

17.º DO 49.º ANO

Lisboa, 1 de Setembro de 1937

Número 1193

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

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

COMÉRCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINANÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO e AVIAÇÃO / OBRAS PÚBLICAS / AGRICULTURA MINAS / ENGENHARIA / INDUSTRIA / TURISMO E CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
Rua da Horta Séca, 7, 1.º  
Telefone: PB X 20158



*-Não quero isso!  
prefiro Bovril!*

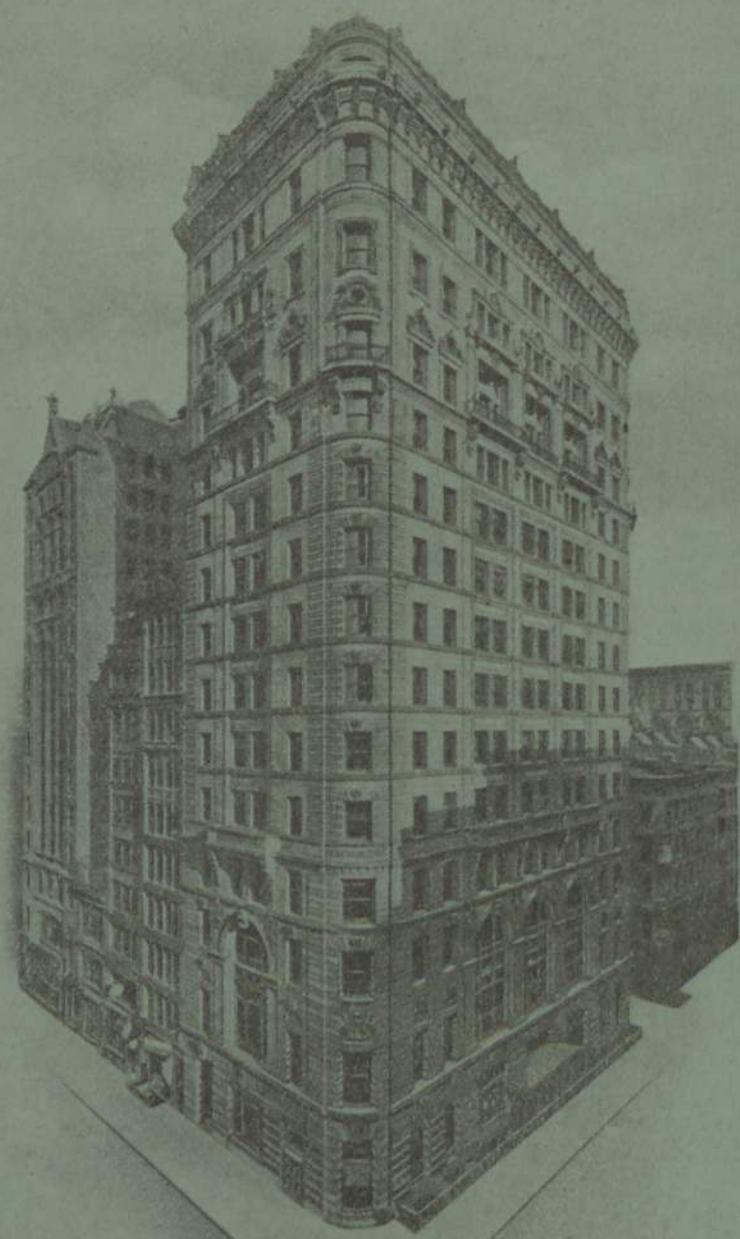
# BOVRIL

FORTELECE  
OS FRACOS

AGENTES EM PORTUGAL

A.L.SIMÕES & PINA, LDA  
R.DAS FLORES. 22-22A

LISBÔA



R. G. DUN & C.<sup>0</sup>

DE NEW YORK

Agência internacional de  
informações comerciais

FUNDADA EM 1841

ESCRITÓRIO EM LISBOA

(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

15, Rua dos Fanqueiros

SUCURSAL NO PORTO

Avenida dos Aliados, 54

Sociedade Anónima  
**BROWN, BOVERI & C.<sup>IA</sup>**

**BADEN-SUISSA**

A firma que instalou o  
maior número de kilowatts  
nas Centrais Eléctricas  
Portuguesas. — A firma  
que montou o maior nú-  
mero de turbinas a vapor  
— em Portugal. —

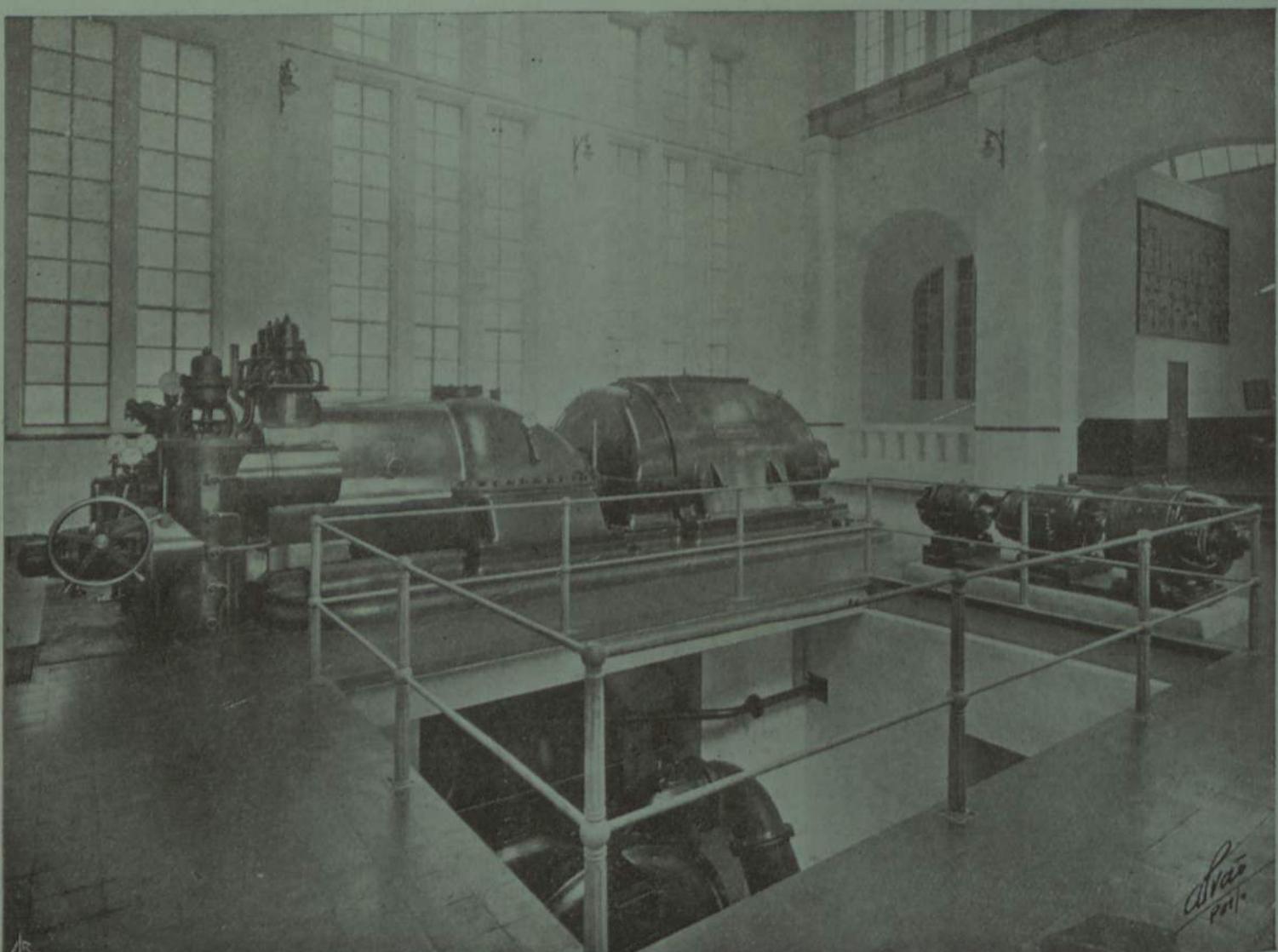
Representante Geral  
para Portugal e Colónias:

**EDOUARD**  
**DALPHIN**

ESCRITÓRIO TÉCNICO:  
Rua de Passos Manoel, 191-2º

**PORTO**

Central do Freixo da Sociedade  
Anónima União Eléctrica Portu-  
guesa. — Um dos dois turbo-grupos  
de 7500 kilowatts



## TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.ª CATARINA, 380

Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes ingleses, alemãis, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito ou desmanchado—Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via—Limpa pelo processo parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados—Os artigos de lã, limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

## Máquinas de escrever Royal

AOS MELHORES PRÊÇOS DO MERCADO

Tanto a prestações com bonus pela lotaria como a pronto com os máximos descontos

Não comprem sem consultar o AGENTE GERAL da

Regal Typewriter Company Inc. de New York  
A. S. MONTEIRO

Rua da Assunção, 42, 2.º-D. Telefone 2 9443

Aceitam-se máquinas velhas em pagamentos  
FAZEM-SE REPARAÇÕES

## Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.<sup>a</sup>

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA  
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA  
DOCA DE ALCANTARA

LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

TELEFONE PRÁIA 4

Escritórios — L. DOS STEPHENS, 4-5 — LISBOA

Telegrams: SNADEK — LISBOA Telefone: 2 1868



São centenas de pessoas de reconhecida competência e autoridade, que afirmam a excelência do

**NETOIOSOL**  
como descarbonizador e lubrificante dos motores.

PEDIDOS A:

**Netoiosol, L.º<sup>da</sup>**

Rua Viriato, 8-C e 8-D — Telef. 5 0557 — LISBOA

Um bom

Chapeu

significa

Um Chapeu

da

**ELITE**

**CHAPELARIA**

151, R. AUGUSTA, 153  
TEL. 22030  
LISBOA



a moda

Cure a sua blenorragia em quinze dias sem lavagens sem intervenção de enfermeiros. Seja médico de si mesmo.

Basta encher este coupon, pedindo o livro grátis

**A cura completa da "Blenorragia"**

Um simples postal à

Rua dos Anjos, 171 - 1.º

LISBOA

Nome

Endereço

## FASSIO, L. <sup>DA</sup>

Motores industriais «Crossley», a óleos e a gás pobre, terrestres e marítimos.—Locomóveis e Caminhoneiras «Clayton».—Tractores «Oliver-Hart-Parr» e «Allis-Chalmers-Monarch» a petróleo e a óleos, de rodas ou de rasto contínuo.—Camions «Condor» a óleos.—Correias de transmissão «Goodrich», para todas as indústrias.—Debulhadoras «Clayton» e «Ajuria».—Maquinaria agrícola e produtos para a Agricultura.—

Maquinaria a vapor «Wolf»

LISBOA — Rua Jardim do Regedor, 20  
PORTO — Praça da Liberdade, 53, 1.º  
BEJA — Largo da Feira

PARA  
PINTAR  
AREDES

Use **MURALINE**  
UMA TINTA QUE SE PREPARA  
EM 10 MINUTOS  
SECA EM HORAS  
E DURA ANOS

DEPOSITÁRIOS:

**MARIO COSTA & C.º L.º<sup>DA</sup>**

Rua do Almada, 30-1.º e 2.º — PORTO — Telefone 2571

## Rocha Cabral & Chaves, L.<sup>da</sup>

ALFAIAES

COM ATELIER DE MODISTA  
A PRESTAÇÕES

Rua Aurea, 220, 3.<sup>o</sup> — Telefone 26975 — LISBOA



SOCIED. INDUST.

## Toldos e Encerados

Telf. 25357

R. Vale S.tº António, 59

**barracas, sombreiros, toldos, tendas,  
encerados, vestuário de oleado, etc.**

## INFORMAÇÕES

SIGILO ABSOLUTO  
REFERÊNCIAS COMERCIAIS E BANCÁRIAS

**Rua da Conceição, 46-2.<sup>o</sup>**  
Telefone 29872

LISBOA



REPARAI QUE:

- 1.<sup>o</sup> — Com LUCE só se fuma o tabaco ; o papel fica em cinza.
- 2.<sup>o</sup> — É de todos o mais económico porque lhe mantém o cigarro aceso, sem fumar demasiadamente.
- 3.<sup>o</sup> — Mantem-lhe o cigarro limpo e branco até ao fim.

## CORONIN?

## Eugénio Figueira Eanifícios

Representante de Fábricas Nacionais e estrangeiras  
Rua Palmira, 31-r/c-E.  
LISBOA

TELEFONE 49285

## AGÊNCIA ALGAR

MODIFICANDO — CRIANDO  
— EDUCANDO —

R. S. Nicolau, 13, 2.<sup>o</sup>

Tel. 29776

LISBOA



Á venda em toda a parte. Depósito:  
Rua da Madalena,  
287, 2.<sup>o</sup>-D. Telef.  
29623 — LISBOA

## A nova casa do chumbo DE CARLOS A. SANTOS, L.<sup>da</sup>

**Rua de S. Paulo, 174-176 — LISBOA**

Tubo de chumbo para canalizações, torneiras de todos os formatos, autoclismos, louça sanitária e soldas de estanho. Metal anti-fricção marca «VICTOR» o melhor metal na sua classe.

P R E Ç O S   R E S U M I D O S

## Armando José Simões

Avenida Almirante Reis, 190, 1.<sup>o</sup>-D.

**Telefone 51023**

LISBOA

Encarrega-se da conferência das importâncias cobradas pelas Empresas Ferro-viárias, reclamações, Bonificações, etc. — Camionetes de carga de preferência para o Algarve

TELEFONE 22297

Quem em melhores condições  
vende prédios em Lisboa é o

Damião

R. do Amparo, 102, 3.<sup>o</sup>

LISBOA

Usai os produtos «ENCERITE»  
nos vossos soalhos e mobílias

**A ENCERADORA, L.<sup>da</sup>**

dá orçamentos grátis para todo o paiz

LISBOA

Av. República, 47 - E-F  
Telef. 43243

POR T O

Praça dos Poveiros, 110-1.<sup>o</sup>  
Telef. 1771

## AZEITES - VINHOS

O estabelecimento VINO-VITO, acaba de lançar no mercado um aparelho Método Oficial (Registado e Patenteado) para a Investigação de óleos extrá-hos nos azeites, podendo também verificar com o mesmo aparelho se o Óleo de Amendoin está dentro da lei.

Mais uma iniciativa desta casa para defender o comércio honesto, pois é notório, os azeites falsificados abundam no mercado, e é necessário defendê-los do prejuízo Moral e Material que uma má compra vos poderá ocasionar. Tudo isso poderá evitar comprando este aparelho que é acessível no seu preço a toda a gente.

**Vinhos**

Esta casa bastante conhecida no mercado de vinhos, pela honestidade dos seus serviços, continua a prestar a sua assistência técnica, fazendo análises, procedendo à montagem de pequenos ou grandes laboratórios, consultas sobre tratamentos de vinhos, assim como venda de todo o material para análises da casa Saleron de Paris e VINO-VITO.

Fabricante dos solutos para todas as análises da acreditada marca VINO-VITO, marca que se impõe pela sua precisão.

**ATENÇÃO**

Não esquecer se precisar de fazer alguma consulta técnica, ou análise dos produtos indicados, de dirigir-se ao

**ESTABELECIMENTO VINO-VITO,**  
Rua Caes de Santarém, 10 (ao Caes  
da Areia) LISBOA Telefone 27130

**GONÇALVES & SOUSA, L.<sup>DA</sup>**

COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

Rua da Glória, 20-A — LISBOA — Telefone 29603

DEPOSITÁRIOS DO MELHOR QUEIJO  
DA ILHA DE S. MIGUEL

Únicos importadores dos afamados coalhos  
dinamarqueses "Reymann"

**Antes de comprar investigue  
o Aeromotor melhorado**

que resistiu e resiste a todos os ciclones, como provaram centenas deles que se encontram espalhados pelo nosso País

A melhor compra. Mais seguro.  
O mais conveniente.

De lubrificação automática. Inoxidável em todas as suas peças. Engrenagem dupla. Regulação perfeita. Freio eficaz.

O moinho de vento mais popular  
V. Ex.<sup>a</sup> verificará que a instalação de um «Aeromotor» representa uma grande economia.

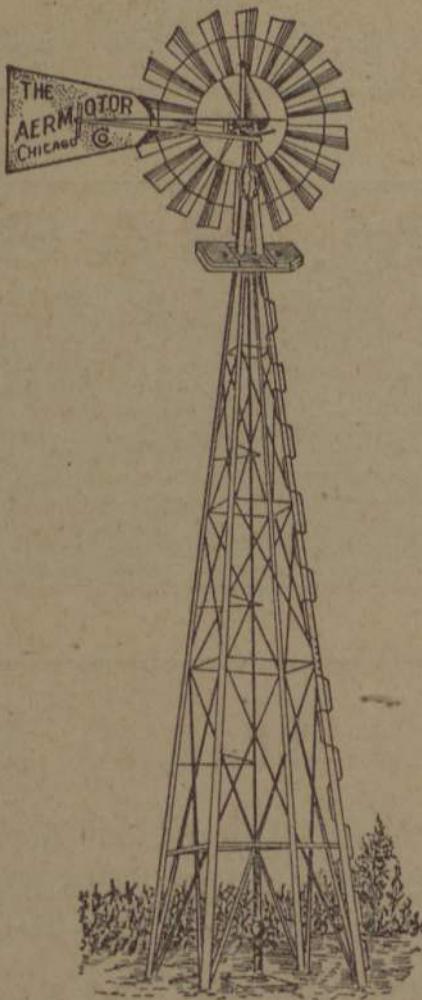
Os «Aeromotors» adquiriram fama por seu baixo custo de operação.

Funcionam com uma simples brisa e duram uma vida inteira.

Por ser de lubrificação automática, completamente à prova de ferrugem, e ter perfeita regulação, engrenagem dupla e outras características igualmente importantes, V. Ex.<sup>a</sup> obtém um moinho de vento diferente de todos os demais, pelo facto de ser de muito melhor construção.

Tenho sempre para entrega imediata

**AUGUSTO MARINHEIRO**  
R. João do Outeiro, 32  
LISBOA Tel. 28334

**V. Ex.<sup>as</sup>**

Apreciam bons CAFÉS?

Compre-os na nossa casa que são hoje os melhores entre os melhores.

São qualidades verdadeiramente selecionadas recebidas directamente de S. TOMÉ, CABO VERDE, ANGOLA e BRAZIL.

Experimentem V. Ex.<sup>as</sup>  
o nosso lote

**"TAÇA DE OURO"**

Kilo

9\$60

Superior a todos os congéneres

**"TAÇA DE OURO"**

ROSSIO, 114 LISBOA

Telef. 26244

INSTRUMENTOS  
para Banda,  
Tuna, Orque-  
tra, Jazz

Acordéon — Con-  
certinas

Pianos — Órgãos

Acessórios para  
todos  
os instrumentos  
Reparações  
e niquelagens

PEÇAM  
CATALOGOS

**Santos Beirão, L.<sup>da</sup>**

R. I.<sup>o</sup> DE DEZEMBRO, 2-C A 8

(Rossio-frente à R. do Carmo)

TELEFONE 22180

L I S B O A

**PÓS DE KEATING**

MAS TEM DE SER KEATING

**Automóveis com e sem Chauffeur**

Das melhores marcas e de todos os modelos  
**ALUGAM-SE** a preços convencionais.

Ensino rápido e módico na condução de Auto-Ligeiros

**BLOCO CENTRAL, L.<sup>da</sup>** — Rua Rodrigues Sampaio, n.<sup>o</sup> 29  
Telefone 4.1439

NOVA GERENCIA

**CASA CREOULA**

41, R. D. Pedro V, 43

**LISBOA**

CASA ESPECIAL DE CAFÉS, CHÁS, CHOCOLATES, CACAUS  
E FARINHAS

Cafés mistura 5\$60 7\$60 10\$00

ESTES CAFÉS SÃO PARA QUEM NÃO PODE TOMAR  
CAFÉS PUROS

Cafés combinados, só Café 12\$00—14\$00—16\$00  
ACEITAM-SE VENDEDORES AO DOMICÍLIO  
COM BOA PERCENTAGEM

Novo Paradeiro da Fortuna  
de  
**JANEIRO & LIBANIO, L.<sup>DA</sup>**  
LOTARIAS  
Poço Borratem, Letras, J. L.—LISBOA  
TELEFONE 22340  
Tabacos Nacionais e Estrangeiros Valores Selados

# CORONIN?

## A BOQUILHA-FILTRO DR. DANERS ANTINICOT

A única eficaz—A venda nas farmácias e tabacarias a 14\$00  
Agentes exclusivos: Victor Chaskelmann & C.<sup>a</sup> (Irmão)  
LISBOA — Rua da Palma, 268 — Tel. 28656



## Joalheria, Ourivesaria e Relojoaria de Mário da Cruz Pimenta, L.<sup>da</sup>

FUNDADA EM 9 DE NOVEMBRO DE 1936  
NÃO TEM SUCURSAIS  
Compra e troca nas melhores condições, ouro, prata e brilhantes.  
Não comprem noutra casa sem primeiro certificarem a realidade.  
OFICINA DE OURIVES E RELOJOEIRO—Colossal sortido de  
relogios de ouro, prata, aço, parede e meza das melhores marcas.  
34-A, Rua do Registo Civil, 33-A  
(Próximo ao Cinema Liz e Intendente)

LISBOA



## Sociedade Pollux, L.<sup>da</sup>

Quinquilherias, Brinquedos,  
Malhas. Novidades Estrangeiras. FREÇOS PARA  
REVENDEDORES  
132-1.<sup>o</sup>, Rua da Palma, 132-A  
Telefone 22294

LISBOA

## ARCADA DE LONDRES ALFAIATARIA

Completo sortido e Esmerado acabamento  
Vendas a Prestações com sorteio semanal nas seguintes modalidades: 11\$50, 15\$00 e 20\$00 por semana

RUA DOS CORREIROS, N.<sup>o</sup> 120-1.<sup>o</sup>  
Fica entre a R. da Vitória e R. da Assunção  
LISBOA

Telefone 29460

## ORMUZ

A lâmpada que se troca por outra quando se funde, dentro dum ano!

À venda em todo o paiz

REPRESENTANTE: MÁRIO ESTEVES

Largo de S. Julião, 12-2.<sup>o</sup> — LISBOA — Telefone 24469

## Agua do Tagarral

A MELHOR ÁGUA DE MESA  
QUE SE BEBE EM PORTUGAL  
PARA DOENÇAS DE ESTOMAGO  
E INTESTINOS NÃO TEM RIVAL

DEPÓSITO — Rua da Madalena, 125-r/c Dt.<sup>o</sup> — LISBOA

## M. BASTO, L.<sup>DA</sup> CASA DAS CARNES

Casa Fundada em 1870

Carnes preparadas de todas as regiões do paiz  
AZEITES, CONSERVAS, "CHARCUTERIE"  
R. dos Fanqueiros, 86-88 — LISBOA — Tel. 25868

## ADRIANO SEIXAS

OCULISTA

Execução rigorosa de receituário dos Ex.<sup>mos</sup> Médicos  
oftalmologistas

MÁQUINAS E MATERIAL FOTOGRÁFICO

Reparação de óculos, binóculos e aparelhos de precisão  
Trabalho de laboratório fotográfico para amadores

TUDO AOS MENORES PREÇOS

Rua Augusta, 188 — LISBOA

## O Suisse Atlantic Hotel

Roga que experimentem o seu tratamento  
e preços sem confronto. Muito especial  
para família. Condição única pelo sozinho.

Rua da Glória, 3 — Telefone 21925



SÉ DE VIZEU

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto  
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894  
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-5.º — Madrid  
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

---

## S U M Á R I O

Sé de Vizeu. — Camionagem. — Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Coronel Lopes Galvão.  
— Ecos & Comentários, por SABEL. — Crónicas de Viagem, por CARLOS D'ORNELLAS. — Sindicato Nacional dos Jornalistas. — Portugal Turístico. — Instrução Ferroviária. — A nova Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, por F. DE S.  
— Em Sapadores de Caminhos de Ferro. — «Algar». — Há quarenta anos. — Crónica Internacional, por :::: PLÍNIO BANHOS. — Parte oficial. :::

---

1 9 3 7

ANO XLIX

1 DE SETEMBRO

NÚMERO 1193

## FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

## DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA  
CARLOS D'ORNELLAS

## SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA

Eng.º ARMANDO FERREIRA

## REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

Dr. ALFREDO BROCHADO

ANTÓNIO GUEDES

JOSÉ DA COSTA PINA

ALEXANDRE SETTAS

## EDITOR

CARLOS D'ORNELLAS

## COLABORADORES

General JOÃO DE ALMEIDA

General RAÚL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

Coronel de Eng.ª ABEL URBANO

Capitão HUMBERTO CRUZ

Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES

Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

## DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON

Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS  
AVULSO

<i>PORTUGAL</i> (semestre) . . .	30\$00
<i>ESTRANGEIRO</i> (ano) £ . . .	1.00
<i>FRANÇA</i> ( ) fr. <sup>os</sup> . . .	100
<i>ÁFRICA</i> ( ) . . .	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre) . . . . .	10\$00
Número avulso. . . . .	2\$50
Números atraçados. . . . .	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.<sup>o</sup>

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

## CAMIONAGEM

## SERVIÇO COMBINADO

## COM OS CAMINHOS DE FERRO

A C. P., concessionária da carreira Barreiro-Portimão, a fim de melhor servir o enorme público que utiliza este serviço, resolveu alterar o horário a partir do próximo dia 22 de Agosto.

Desta forma a camioneta que hoje parte de Portimão às 8,15, chegando a Lisboa às 18, partirá às 11,20 e chegará ao destino pelas 20,50. Isto facilita muito em Portimão as ligações para Lisboa aos passageiros procedentes doutros pontos do Algarve.

Desaparece a demora em Santiago do Cacém, reservada para almoço (40 minutos), evitando-se assim uma perda de tempo bastante incómoda para quem ali não almoçava.

A C. P. não se poupa a esforços no sentido de melhorar os seus serviços de camionagem, quer estudando os horários que melhor podem servir o público, quer aplicando nos mesmos serviços carros devidamente apropriados ao fim a que se destinam, comedidos, limpos e de absoluta segurança como é fácil de constatar.

## PRAIA DA ROCHA

## CALDAS DE MONCHIQUE

Servindo estas duas lindas estâncias de turismo acaba a C. P. de inaugurar uma carreira de confortáveis camionetas, que no seu trajecto, através da pitoresca serra de Monchique, proporciona aos passageiros um dos mais belos panoramas que a natureza nos apresenta.

A estrada, recentemente construída, segue serpenteando, até atingir os 900 metros de altitude máxima da verdejante província do Algarve. A segurança na carreira é absoluta, tanto pela qualidade do material circulante e pessoal, como ainda porque todo o trajecto está devidamente sinalizado e protegido por fortes esticadores de aço e cimento armado.

A serra visitada por poucos, por até agora não ter existido qualquer espécie de transportes regulares e económicos, passará certamente a ser apreciada como merece, atendendo a que a suavidade do clima naquela serra é quase permanente.

Esta Carreira liga na estação de Santa Clara-Sabóia com os comboios rápidos do sul, os quais se efectuam no sentido ascendente às quartas e sábados e no sentido descendente às quintas e domingos.

Desta forma está resolvida uma das maiores dificuldades quem, quer para repouso, quer para cura, tenha necessidade de se deslocar às benfazejas termas de Monchique, ou que simplesmente deseje apreciar panoramas lindíssimos e emocionantes.

# COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DO NORTE DE PORTUGAL

Pelo Engº J. FERNANDO DE SOUZA

**P**US em relêvo no artigo anterior a lamentável deficiência de esclarecimentos (para mais, em confronto com os anteriores) dos quatro relatórios que a Comissão Administrativa da Companhia do Norte atirou de uma vez para público, tendo sido três guardados de um a três anos, talvez para melhorarem, como o vinho, pelo envelhecimento.

Pouco ganharam, se é que não deram em vina-greira; turvos, pelo menos, ficaram.

Não há meio de saber por eles o que se dispensou em cada Serviço: despesa global da exploração e é tudo. Porque se suprimiram os quadros estatísticos dos relatórios anteriores? Quis-se porventura evitar confrontos de números, que mostrassem reduções descabidas de gastos de conservação, deixando-os, a-pesar-de urgentes, como se confessava, para futuro incerto?

Porque se não aplicou a esse objectivo inadiável parte dos 2.500 contos facultados pelo Governo? Porque se não procurou obter a compensação dos *déficits* da linha do Tamega, em vez de os aceitar passivamente, capitulando perante os preceitos absurdos e iniquos do contrato de arrendamento sem pugnar pela equitativa execução dos que atenuariam os efeitos de aqueles?

Mistérios!

Porque se não fez referência alguma a venda de 12.000 acções ao Estado?

Por ser acto de gerência corrente?

Também a ela pertence a famosa conversão e aumento da emissão derivados do Decreto n.º 27.570, de que o Relatório de 1936 dá conta, alegando a convocação feita da Assembléia Geral na data em que o Relatório foi concluído.

Pois não interessava à Assembléia saber como, para quê e por que preço tinha sido alienado um lote considerável de acções em carteira, que ia influir decisivamente na sua composição e tornar a Companhia pertença do Estado?

Mistérios e mais mistérios!

Deixarei porém êsses casos relativamente minúsculos para analizar as propostas distribuídas aos accionistas da Norte e já votadas com alterações, começando pela mais importante, inteiramente desacompanhada de qualquer explicação ou justificação. Para quê, se era caso já decidido, e assente que as 12.000 pertencentes ao Estado iam representar a comédia de sancionar, esmagando sob o peso da sua maioria, absoluta, os votos dos raros accionistas que desejasse proceder com conhecimento de causa?

É preciso observar que desde que se acentuaram, sob diversas formas as hostilidades contra o meu saudoso amigo Eduardo Plácido, não tive ilusões ácerca do desfecho.

Não deixei por isso de pugnar pelos direitos inauferíveis e imprescritíveis da justiça e da verdade, tanto quanto era possível.

Agora, menos que nunca, tenho ilusões após o termo do triste episódio.

Importa porém que êsses factos fiquem registados na história accidentada dos nossos caminhos de ferro e convém para isso recordar a traços largos os antecedentes.

\* \* \*

As Companhias da Póvoa e Guimarãis construiram, sem subsídio do Estado, perto de 120 quilómetros de linhas, de que tinham concessão por prazo indefinido, salvo o pequeno troço de Guimarãis a Fafe.

Depois de minuciosos estudos, pareceres e actos governativos, fundiram-se e formaram a Companhia do Norte, com a qual foi celebrado o contrato de 8 de Agosto de 1927, derivado de decretos leis e que ficou sendo a lei especial, de igual força jurídica, reguladora das concessões da Companhia. Só podia ser alterado por livre acordo das partes contratantes.

Além das linhas em exploração, abrangia a concessão os novos troços da Trofa à Senhora da Hora, da Boa Vista à Trindade, da Póvoa, por Espozende, Barcelos e Braga, a Guimarãis.

Dessa concessão era conexa a obrigação do alargamento, para 1 metro, da linha da Póvoa e da construção do pequeno troço do Lousado à Trofa em leito independente do da linha do Minho.

Era garantido o complemento da anuidade-juro de 9% (mudado posteriormente por contrato adicional para 7 1/2%) e amortização — ao custo da construção das uovas linhas. Formariam as receitas líquidas um bloco, do qual sairia préviamente a anuidade das antigas obrigações (cerca de 54 contos) e o dividendo de 10% a 1.000 contos de acções, correspondentes ao capital primitivo. O saldo encontrava-se com os encargos das novas obrigações para determinação do complemento adiantado pelo Estado.

Todas as concessões findariam em 28 de Agosto de 2017, ao cabo de 90 anos.

Influenciados pela acusação apaixonada de ser excessivo o custo das linhas e pelo optimismo então reinante ácerca da evolução económica (estava-se em 1927) o Ministro das Obras Públicas e o Administrador-delegado da Companhia concordaram em reduzir a 17.500 a base da garantia da linha da Trofa à Senhora da Hora.

Segundo registam os considerandos do Decreto n.º 16.505 de 18 de Fevereiro de 1929, a Companhia prontificou-se a custear parte da construção com o capital proveniente da emissão das acções. O orçamento, que fazia parte integrante do projecto e com êle fôra aprovado, elevava-se a 22.500 contos, mas a Companhia só levantaria mediante a emissão de obrigações 17.500; os 5.000 contos restantes seriam obtidos por acções.

Do mesmo modo se procedeu com o trôço da Boa Vista à Trindade, cujo orçamento aprovado era de 16.000 contos. Reduziu-se a 12.000 contos a parte custeada com a emissão de obrigações e ficou a cargo da Companhia a obtenção, por outra forma, dos 4. contos restantes. O edifício da estação ficou sem garantia.

Eram pois 9.000 contos que esta se obrigava a pedir ao capital e acções. Era muito e as dificuldades eram inevitáveis se as circunstâncias piorassem como de facto sucedeu poucos anos depois.

Além disso, fôram aceites os coeficientes legais de exploração para efeitos do cálculo da anuidade abonada pelo Estado de 0,8 para a primeira das duas linhas e 0,4 para a segunda, o segundo dos quais era exiguo.

O capital acções foi sucessivamente elevado de 500 a 1.000 contos e 5.000 contos.

É de notar que além da parte do custo da construção das novas linhas, tinha a Companhia de alargar a via e material da Póvoa e concluir a segunda via entre a Boa Vista e a Senhora da Hora sem garantia.

Fôra-lhe incluído nas concessões o prolongamento da Póvoa a Braga e Guimarãis, mas tencionava a Companhia pedir que se substituisse o trôço de Espozende a Braga pelo de Braga aos Arcos e obter a concessão de Espozende a Viana, com a exploração da linha de Viana a Ponte da Barca, que o Estado construia.

O Decreto n.º 18.993 de 1 de Novembro de 1930 aprovou o projecto de Póvoa a Fão, mas limitou a 10.455\$00 a base da garantia, tendo a Companhia que angariar por outros meios a diferença para a cifra total do custo, segundo o orçamento aprovado.

\* \* \*

Ao encargo que lhe foi judiciosamente imposto de construir o trôço de Lousado à Trofa, independente da linha do Minho, acabando-se com uma sujeição inadmissível, a não ser provisória, para as duas linhas, correspondeu a concessão de garantia de juro e amortização pelo Decreto n.º 12.988 de 23 de Dezembro

de 1926. Ficava pois assegurada a obtenção do capital preciso para tão necessário e importante melhoria-mento, que dava lugar à inteira liberdade de exploração de uma linha verdadeiramente suburbana de tal valôr desde o Pôrto até Guimarãis sem as sujeições actuais.

Fôram feitos vários projectos conforme as indicações da Direcção Geral, sem a Companhia lograr a aprovação definitiva. Posteriormente dir-se-ia que era o *Lethes* e não o Ave que a linha transpunha. Tudo ficou esquecido e pôde-se dar o facto incrível, verdadeiramente criminoso de se renovar a ponte da via larga sem aproveitar o ensejo para cumprir o preceito legal e tornar independentes as duas linhas!

\* \* \*

Vieram os anos de crise; crise geral e concorrência automóvel favorecida pela falta de legislação adequada. Não esmoreceram por isso as esperanças e a confiança de Eduardo Plácido no futuro.

Tinha diante de si um recurso valioso: a possível conversão das obrigações justificada pela baixa de juro, que poria à sua disposição mais 12.000 contos. Havia o ensejo de colocar ao par as acções em carteira, tudo o que somava 16.000 contos.

A reforma do contrato de arrendamento da linha do Tamega, inspirado nas suas condições por confiança excessiva e a esperança de vêr em breve prolongada a linha além de Celorico, pelo menos até o coração da região de Basto, quando não viesse pelo Ave ligar-se à de Guimarãis, desanuviaria o horizonte por êsse lado. Além disso o procedente da Companhia Nacional impunha o pagamento, pelo Estado, de 70 % dos déficits já apurados.

Finalmente a reforma da Caixa viria diminuir um dos pesados encargos da Companhia.

As linhas da Póvoa e de Guimarãis trazidas ao coração do Pôrto, dariam lugar a aumentos de tráfego acima de toda a expectativa.

Explica-se, pois, num homem de acção e de vistos largas, a tenacidade e confiança no futuro, que lhe confirmaria porventura as previsões optimistas. Puderam mais as quadrilhas que lhe saíram ao caminho e o espírito chinês (perdõe-nos a China!) de certas regiões !!

\* \* \*

Para findar êste estudo necrológico importa examinar a reforma das concessões proposta pela Comissão Administrativa ao Governo e depois de aprovada por êste, sancionada no simulado de Assembléia Geral.

\* \* \*

Nem sombra de justificação foi apresentada aos accionistas sobre matéria de tanta ponderação. É caso nunca visto.

Excluiu-se da concessão a linha da Póvoa por Espozende, Barcelos e Braga a Guimarãis. Quem indem-

nisa a Companhia dos 430.176\$00 gastos em estudos, que figuram no seu activo e que pelo contrato de 1927 era a obrigação a fazer?

Acrescenta-se o ramal de Leixões às pedreiras de S. Gãns, que pertencia ao pôrto de Leixões, o qual era permitido à Companhia utilizar para o tráfego geral, sem prejuízo do serviço privativo das pedreiras. Cessa essa autorização (Base 7.<sup>a</sup>), mas nenhuma cláusula se estipula para a concessão, salvo a duração desta.

Se a linha é concedida sem reservas, cessam os direitos da junta autónoma dos portos. O transporte de pedra é incorporado no tráfego geral e pago segundo tarifa a estipular.

Nenhuma restrição se faz também relativamente ao material circulante existente para esse serviço especial.

Em que estado de conservação se recebe a linha?

A quem incumbe a sua renovação?

Que encargos novos resultam, para a Companhia, dessa concessão e como ocorrer a êles?

\* \* \*

As linhas antigas mantêm-se sujeitas aos preceitos do contrato de 8 de Agosto de 1927, que asseguravam o pagamento da anuidade das antigas obrigações e do dividendo das primitivas acções, retirados da receita líquida global. Feita essa dedução, contribuiam as antigas linhas para os encargos das que avolumariam o seu tráfego.

Vieram porém os contratos adicionais de 14 de Março de 1929 relativo ao trôco da Senhora da Hora à Trofa e de 28 de Janeiro de 1930 àcerca do da Boa Vista à Trindade, isolar das outras linhas a economia desses troços para efeitos de garantia de juro, pois se preceituava e explicitamente que para esse efeito seriam sómente consideradas as receitas próprias dos novos troços. Deste modo ficariam livres as das antigas linhas, e seriam notavelmente acrescidas logo que as novas entrassem em exploração. Podia assim contar a Companhia com disponibilidades para os encargos de melhoramentos, como eram o alargamento da via dã linha da Póvoa, a conclusão da segunda via entre a Boa Vista e a Senhora da Hora.

Nesses dois contratos estabelecendo-se os coeficientes de exploração de 0,8 e 0,4 para os dois troços garantidos em vez de despesa efectiva.

A base 6.<sup>a</sup> das modificações estatue o coeficiente 1,º que beneficia a Companhia. Toma para base da garantia da anuidade «o capital empregado na construção conforme os orçamentos aprovados pelo Governo». Ora os orçamentos foram respectivamente 22.500 e 16.000 contos e o Decreto n.º 16.505 de 18 de Fevereiro, ao reduzir a 17.500 contos a base da garantia, declara nos considerandos que a Companhia se prestava a custear parte da construção com o capital acções.

A cifra do orçamento — a que foi sensivelmente igual o custo da construção — decompõe-se em duas

parcelas: uma, base da garantia do Estado, outra, encargo da Companhia.

O mesmo para o trôco da Boa Vista à Trindade, cujo orçamento é decomposto em duas parcelas análogas de 12.000 e 4.000 contos.

Segundo a redacção da Base 6.<sup>a</sup> a garantia comprehende todo o custo de construção conforme os orçamentos aprovados; passa pois a ser respectivamente 22.520 e 16.000 contos. Não seria isto que se teve em mente, mas é o que lá está explicitamente na Base.

Por outro lado, o Decreto lei n.º 27.570 de 15 de Março último, que autorizou a conversão das obrigações existentes concedeu a emissão de 458.927 obrigações, de 5 %, das quais se destinam 339.000 para a troca pelas existentes, declarando-se no art. 3.<sup>º</sup>, § 1.<sup>º</sup> que o Estado garante a anuidade, não a tôda a emissão, mas às que a mesma substitue.

Não me cansarei de frisar esta restrição, embora na assembléia geral a Comissão declarasse terminante que a garantia era para tôda a emissão. O que vale não são declarações verbais de ocasião. Temos três cifras discordantes que importa aclarar: a do Decreto 27.580, que restringe a garantia às 339.000 obrigações trocadas; a declaração verbal oficial de que é dada às 469.000; a Base 6.<sup>a</sup> aprovada pelo Governo, que a estende ao custo de construção conforme os orçamentos aprovados.

Qual é a cifra verdadeira e efectiva? Com que podem contar os credores que recebam 60 % em obrigações do lote das 130.000?

\* \* \*

A Base 3.<sup>a</sup> da proposta distribuída inclue nas linhas concedidas à Companhia seguinte:

#### f) Vale do Tamega

Ora, essa linha, segundo a classificação feita pelo Decreto com força de lei de 1930, que aprovou o plano geral da rede ferroviária, vai da Livração às Pedras Salgadas pelo Arco de Baulhe, onde se liga com as linhas de Basto e do Ave e por estas com a de Guimarãis em Caniços para assegurar a continuidade da via estreita.

Está arrendado à Norte o trôco da Livração a Celorico e em construção pelo Estado o prolongamento até Arco do Baulhe.

Era natural que, por arrendamento ou concessão, esse trôco ficasse entregue à Companhia e assim se depreendia da proposta. Pois no próprio acto da assembléia geral, acrescentou-se a seguinte restrição: **excluidos os eventuais prolongamentos!**

Eventual, um trôco em construção?!

Concedem-se a uma empresa os 30 quilómetros que explora por arrendamento e exclue-se o trôco que dentro em pouco se lhe seguirá, bem como a eventual ligação de Basto e Ave com a sua linha de Guimarãis!?

Em que condições é feita a concessão desse trôço isolado, cujos déficits de exploração somaram 1.705 contos, desde o início de 1928? Estatuem-no as Bases 8.<sup>a</sup> a 11.<sup>a</sup>, a primeira das quais anula o contrato de arrendamento de 1928 e fez desistir a Companhia de juízos arbitrais, mediante os quais receberia do Estado cerca de 1.200 contos para compensação de 70% dos déficits?

Como se compensa esse confisco de recursos, quando a equidade pedia a indemnização pelos déficits, estranhos à vontade e acção da Companhia?

As Bases 9.<sup>a</sup> e 10.<sup>a</sup> tornam-na responsável pelo material circulante, que poderá utilizar livremente em qualquer linha.

E como se compensa financeiramente futuros déficits, aliás inevitáveis?

Transcrevamos a Base 11.<sup>a</sup>:

**Base 11.<sup>a</sup>** — *Para que a linha do Vale do Tamega, o Estado garantirá à Norte a cobertura dos déficits anuais de exploração, até o limite duma despesa por trem quilómetro igual à média dos últimos 5 anos anteriores, reservando-se o Estado o direito de se indemnizar pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses das responsabilidades que assume, caso àquela Companhia caiba pelos contratos em vigor qualquer responsabilidade nos referidos déficits.*

Responsabilidades da C. P. que se exonerou do arrendamento das linhas de via estreita pelos contratos de 1928, em que o Estado outorgou também!! Não as aceitará e fará bem.

A garantia do custo do trem quilómetro pela média e confusa e defeituosa. É essa média relativa à linha do Tamega ou é a do conjunto das linhas do Norte?

Os relatórios dos últimos 4 anos publicados pela Comissão, omitem vários mapas essenciais dos relatórios anteriores e entre êles os da receita e despesa por trem quilómetro com destriña de linhas concedidas e arrendadas.

Vê-se no relatório de 1932 que esse custo foi respectivamente de 8\$70 e 12\$08.

O relatório de 1936 reune em mapas os resultados dos 4 anos e dá como custo a média geral do trem quilométrico, em 1932, 8\$94.

Esse custo em 1937 deve subir por causa do encarcemento dos materiais e sobretudo do carvão de modo que a média de 5 anos será inferior à do último ano.

Pois não seria mais razoável tomar as despesas efectivas do ano e chamar a si o déficit o Estado que cobra o impôsto e lucra com o afluxo de tráfego à linha do Douro?

E como se ocorre às necessidades da renovação da via que porventura haja ou aquisição de material que torne a exploração mais económica? Vejamos a base final.

**Base 12.<sup>a</sup>** — *Enquanto a conta do Estado com a Norte por abonos de garantia de juro e amortização de obrigações acusar saldo a favor daquele, a Norte não poderá distribuir remuneração aos accionistas, na forma de dividendos ou outra, nem construir qualquer reserva, excepto a legal obrigatória e o saldo da conta de Lucros e Perdas, será entregue ao Estado para amortização do seu crédito.*

A Companhia fica na situação que os franceses chamam *régie desinteressée*.

Nenhum incentivo tem para melhorar a situação.

Os saldos das linhas sem garantia são absorvidos pelas que a têm. Nem ao menos fica a regra tradicional de reembolso de garantias em que só metade dos excessos de receita eram aplicados a esse reembolso.

Só poderia haver a receita legal, e os Estatutos reformados lá acentuam o preceito.

O art. 43.<sup>º</sup> destina apenas 5% para reserva legal até certo limite e o remanescente é entregue ao Estado para amortização dos abonos de anuidades das obrigações.

Assim fica praticamente anulado por largo tempo o valor das primitivas acções, que representavam capital efectivo para construções sem auxílio do Estado para construir linhas encorporadas no património do mesmo.

\* \* \*

Enfim basta de estados platónicos e sem efeitos práticos.

Era preciso concluir a longa e triste história deste episódio da posse de uma Companhia pelo Estado.

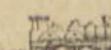
Omito juízos e apreciações de facto ocorridos, pois ressaltam vingadores da exposição feita. Nem ao menos se liquida a situação de homens, para cima dos quais se atiraram há quatro anos acusações vagas e ofensivas, sem lhes assegurar o direito de defesa e se deixam nos limbos judiciais e nas colunas do *Diário do Governo* as incriminações formuladas.

Caso profundamente sintomático e triste, a que os que nêle entraram e figuraram por qualquer forma devem consagrar uma hora, de sincero exame de consciência.

Assim fique tranquila a dêles como o está a minha!

Proclamei a verdade e defendi a memória de um saudoso amigo.

Cumpri o meu dever.



## CORONEL LOPES GALVÃO

Acompanhado de sua família partiu para a sua casa na Serra de Palmela o nosso preso amigo e colaborador, Engenheiro João Alexandre Lopes Galvão, distinto coronel de Engenharia,

# ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

## MARCONI

**M**ORREU o homem que aplicou o invento de Hertz à revolução total do século das luzes. A notícia da sua morte, surpreendeu o mundo inteiro, porque Marconi nascido em 1879 na Itália, pertencia, como todos os grandes, ao Universo.

Há homens que nasceram fadados para a conquista.

Marconi conquistou a electricidade, fez dela sua escrava, domou-a, e lançou-a brincalhotando, aos pontos e traços pelo mundo fóra.

Quer em Florença, quer em Livorno, onde os seus estudos se fizeram, a sua paixão única era a electrotécnico e aos 20 anos, quando Hertz já havia descoberto as ondas milagrosas, Marconi estudou-as, aperfeiçoou-as e lançou-as através do espaço, sempre melhor do que da primeira vez.

Foi em Bolonha que ele, com um gerador e um fio ligado à terra, fez a primeira transmissão, que pôde ser recebida a dois quilómetros de distância.

Como se progrediu de então para cá.

E foi Marconi o autor desse progresso!

Formam-se várias sociedades para explorar o invento e todas as nações procuram Marconi e ele sempre trabalhando, consegue maravilhas.

Em 1904 descobre as propriedades directivas das ondas hertzianas.

Em 1906 a transmissão de música e até 1909 sustenta a luta heróica e titânica de propaganda e de ação.

Finalmente, neste ano, os factos demonstraram as experiências de Marconi.

O vapor inglês República abalroa em águas americanas com o Flórida e foi a rádio-telegrafia quem, milagrosamente, em comunicação com a terra, conseguiu fazer salvar passageiros e tripulantes.

Depois desta prova definitiva, várias nações adotaram o uso obrigatório da T. S. F. para navios de grande tonelagem.

Graças, ainda, a ela, muitas vidas se salvaram, para cima dum milhar, no naufrágio do Titanic.

Quem arrancou todos esses seres à morte?

Marconi.

E por isso recebeu uma medalha de ouro, que devia conservar toda a vida, como um símbolo de gratidão.

Membro da Academia Italiana, senador, prémio Nobel de Física em 1909, o seu carinho pela ciência levou-o às mais altas culminâncias da glória.

No seu iate Electra percorria os oceanos em busca dos novos aperfeiçoamentos, que no seu gabinete havia de experimentar.

Em 1916 constroi em Génova o primeiro aparelho de ondas curtas.

Continuando a estuda-las, em 1924 descobre que as ondas curtas inferiores a 30 metros asseguram comunicações mais regulares a grandes distâncias e que as superiores a 30 metros são preferíveis para a noite.

Correu o boato que ele havia inventado o meio de fazer parar a distância os motores dos aviões e que descobrira também o Raio da morte.

Marconi desmentiu, sempre, tal atoarda.

## ECOS DA GRANDE GUERRA

O nosso preso colega Diário de Lisboa, publicou há dias um éco em que dizia:

«Um grupo relativamente numeroso de «grandes mutilados» belgas, visitou a convite dos seus camaradas francês o Pavilhão Belga na Exposição de Paris.

Foram apeados de automóveis e conduzidos, alguns em carrinhos de mão, pelas salas da Exposição, no meio de um silêncio como-vido de admiração, impressionante e grandioso.

Uniformes de kaki, o peito coberto de condecorações, êstes ex-combatentes estropiados, representação das muitas dezenas de milhar que existem pelos vários países da Grande Guerra — valem a melhor proclamação pacifista.

Se fosse possível fazê-los desfilar de vez em quando defronte dos homens públicos responsáveis — talvez a idéa da guerra se acobardasse um pouco ante o exemplo vivo da hecatombe antiga».

Concordâmos plenamente com o *Diário de Lisboa*.

Eis, agora, uma interessante estatística acerca da grande conflagração mundial de 1914.

«Hoover», antecessor de Roosevelt na presidência dos Estados Unidos, entregou-se, após a saída da Casa Branca, em Washington, à empreza de reunir todas as obras referentes à guerra.

Não lhe faltarem os dólares, nem os colaboradores. Em todos os pontos do mundo, longe ou perto, encontrou agentes solícitos e colaboradores amáveis. Desta sorte colecionou memórias, ensaios, romances, documentos: mais de 400.000 volumes, escritos em múltiplos países e nas mais diversas línguas e dialectos.

E agora, em face da montanha de literatura forjada a propósito da imensa sangueira de 1914 a 1918, receando a dispersão, acaba de legá-la por testamento à Universidade Leland Stanford com encargo de conservá-la e, se para tanto houver ainda matéria, acrescentá-la.

Desta sorte ficará constituído e assegurado aos estudiosos um centro completo de informações sobre a formidável conflagração.

Embora, em regra, se saiba da profusão de escritos sobre a Grande Guerra, não deixa de surpreender a copiosa cifra: 400.000 volumes».

Esta é uma grande verdade!

## COISAS DO CALOR...

**I**NFORMA o *Mensageiro do Ribatejo*:

«Julho, segundo referência dum jornal inglês, foi sempre o mês dos calores e dos golpes do Estado.

A canicula faz subir o termómetro e as paixões dos homens.

Vinte e um países festejam, em Julho o aniversário da sua independência, ou nascimento de um novo regime.

Maria Antonieta atribuiu ao calor a tomada da Bastilha em 14 de Julho de 1789. Os Bourbons perderam o trono em Julho de 1880. A nova Constituição suíça foi promulgada em Julho de 1776. Os revolucionários espanhóis, que depois proclamaram a República, revoltaram-se em 1930; e a actual guerra civil começou em 18 de Julho.

Panamá e Uruguai proclamaram a sua independência em 4 de Julho; Venezuela, em 5; Argentina, em 18; Colômbia, em 20; Peru e Equador, em 24.

A República soviética da Mongólia, na China, tem também a sua festa em 8 de Julho, o mesmo acontecendo com a República da Libéria».

Só há um **papel** de fumar, que desempenha bem o seu **papel**

## CONQUISTADOR

Os livros «CONQUISTADOR» teem 40 % de folhas a mais do que as marcas concorrentes

Livros simples: 30 centavos; duplo 60 centavos

## CONQUISTADOR

Marca portuguesa

# CRÓNICAS

## DE

## VIAJEM

Por CARLOS D'ORNELLAS

IV

### Na Exposição de Paris — O que se passou no Pavilhão Português

Visitámos ainda vários estabelecimentos e diversões da Exposição, dispersos pelos três recintos que naquela altura ainda não haviam sido ligados, parecendo contudo que, quando termine o reservado a diversões, este se manifeste como o de maiores atrativos para o público.

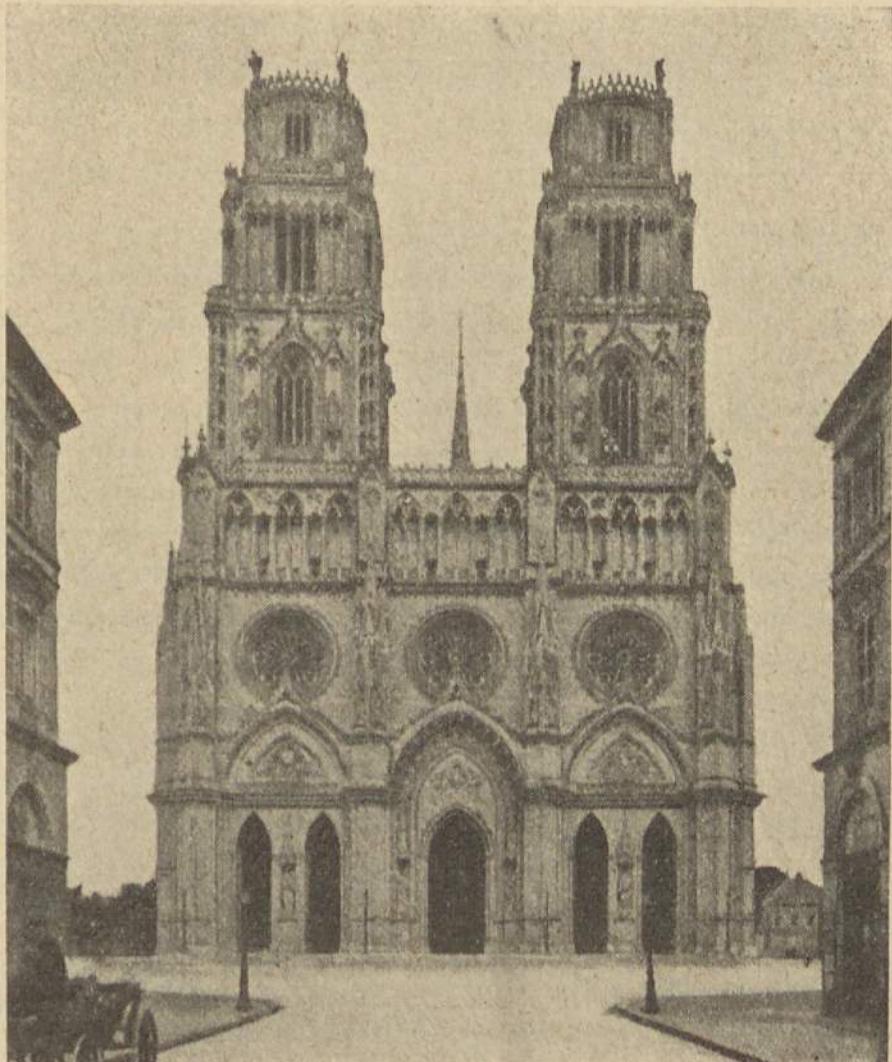
Por coincidência soubemos que em determinado dia seria inaugurado o *Pavilhão Português*.

Estivemos ali uns quatro ou cinco dias antes para falar a pessoas amigas e por elas fomos informados do acontecimento.

Chegou o dia próprio e os Congressistas quizeram também assistir à inauguração do *Pavilhão Português*, na Exposição Internacional de Paris, mas, por um esquecimento deveras lamentável não receberam os Congressistas os devidos convites. Mas, mesmo assim, depois de mil e uma dificuldades burocráticas, alguns Congressistas, conseguiram penetrar.

Vimos ali os srs. engenheiro Fernando Arruda

e esposa; engenheiros Barata, Vasconcelos Pôrto e esposa; Manitto Torres e esposa; capitão de engenharia Mário Costa e esposa; engenheiro



*A Catedral de Orleans*

Raúl da Costa Couvreur e esposa; Dr. Cancela de Abreu e esposa; coronel de engenharia Vicente Ferreira e esposa, etc..

As lindas salas do *Pavilhão Português*, encheram-se de convidados, para admirar as obras de arte expostas e os gráficos demonstrativos da ex-plêndida actividade do Estado Novo, em todos os campos.

À entrada um busto do sr. Presidente do Ministério; e lá em cima uma estátua do sr. General Carmona, Chefe do Estado.

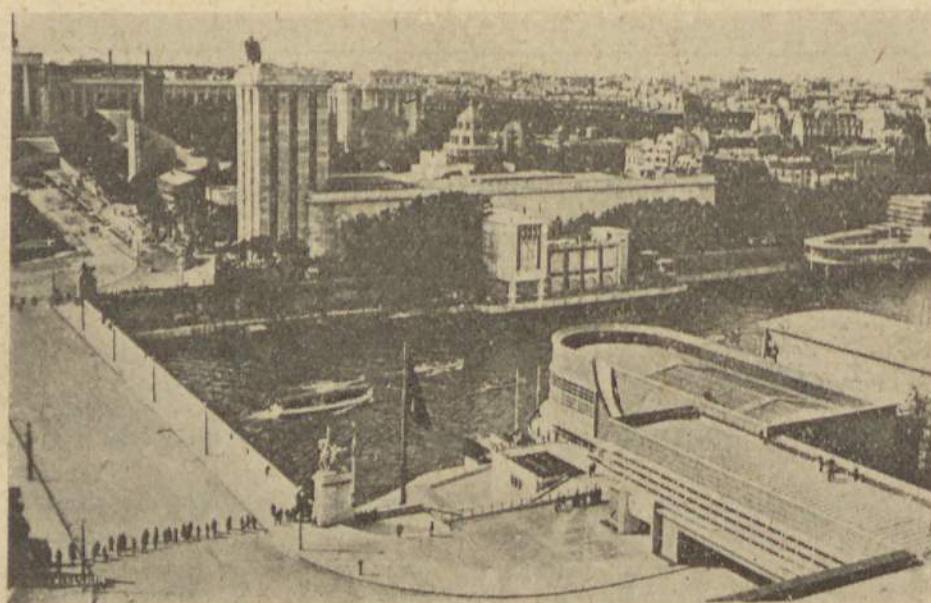
Na Sala de Honra realizou-se a cerimónia da inauguração, com a assistência de um representante do governo francês.

Abriu a série de discursos o comissário geral da Exposição sr. Labbé, que se congratulou por ver Portugal representado no grande certame internacional.

Em nome do governo francês, o ministro sr. Bastid agradeceu a colaboração portuguesa.

Seguiu-se no uso da palavra, o sr. António Ferro, comissário de Portugal:

«Se nos apresentamos modestamente em Paris — começou — depois de ter concorrido às exposições de Sevilha e Colonial de Vincennes, é porque tínhamos alguma coisa a dizer, alguma coisa a mostrar. E pregunto se a arte de bem governar um povo não se enquadrará com propriedade no programa vasto, infinito, desta Exposição. O Estado Novo português, harmonioso no seu equilíbrio, não é uma obra de arte contemporânea? Não



*Em frente o Pavilhão Italiano com a sua Águia Imperial. A seguir à direita o Pavilhão Português junto ao Sena*

está bem numa Exposição que se dirige sobretudo à imaginação do homem moderno?

«Qual é o espectáculo mais útil à humanidade? As linhas dum motor ou as engrenagens dum estado modelo? A ciência financeira de Salazar, que equilibrou o nosso orçamento, não é um caso de técnica moderna? O nosso próprio renascimento não é uma síntese desta Exposição?»

António Ferro acrescentou que outros países mostram os progressos do nosso tempo; Portugal mostra como com êsses progressos se pôde renovar um país, «isto é, para outros a lição, para nós o exemplo».

Terminado o discurso de António Ferro a assistência manifestou-se com uma prolongada salva de palmas, seguindo-se os cumprimentos do estilo.

O calor não nos deixou e aproveitamos o momento para tomar um pouco de ar.

Houve, em seguida, um beberête.

Deu-se, porém, esta cena curiosa: enquanto este se realizava, abrilhantado por uma orquestra, caiu grossa chuva. Então os franceses presentes invadiram o bufête e beberam à vara larga os capitosos vinhos do Pôrto que milagrosamente apareceram no próprio dia, bem como os licores e os refrigerantes que nele se encontravam. Este caso foi muito comentado e prestava-se a escandalosas fotografias.

A festa terminou com um animado baile.

À saída algumas senhoras tiveram a gentilesa de colocar no busto do Chefe do Governo os pequenos ramos de flôres que tinham vindo de avião de Portugal.

Alguém, irritado, bruscamente retirou as flôres. Não sabemos o motivo.

As senhoras notaram o gesto, olharam e... quedaram-se silenciosas.

#### Outras notas

Os operários franceses que trabalharam na Exposição intimaram os seus colegas franceses que



A Catedral de Marselha

## Sindicato Nacional dos Jornalistas

### Convocação

Para cumprimento da sentença do mt.<sup>o</sup> Juiz da I.<sup>a</sup> Vara do Tribunal do Trabalho de Lisboa e das determinações de S. Ex.<sup>a</sup> o Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social transmitidas nos ofícios n.<sup>os</sup> 9.052 T e 13.624 T respectivamente de 26 de Maio último e de 25 do corrente, é convocada a Assembleia Geral do Sindicato Nacional dos Jornalistas para o dia 7 Setembro próximo, pelas 16 horas com a seguinte ordem de trabalhos:

#### Eleição de novos corpos gerentes

Não havendo número legal, a Assembleia reunir-se-á em segunda convocação uma hora depois, com qualquer número de sócios nos termos dos estatutos.

Lisboa e Sede do Sindicato Nacional dos Jornalistas, 28 de Agosto de 1937.

O Presidente da Mesa da Assembleia Geral

José Duarte de Ayala Botto

trabalhavam no Pavilhão Português bem como os portugueses a abandonar os serviços a um sábado, quase em vespertas da abertura do certame, e intimaram-nos para que trabalhassem só cinco horas por dia. Esta atitude não foi bem aceite pelos portugueses que se dirigiram ao sr. António Ferro para tomar as devidas providências.

Houve verdadeira discussão com os franceses renitentes no seu ponto de vista.

António Ferro em face de tal procedimento solicitou, e muito bem do consul alemão operários do seu país para as obras se concluíssem o mais rapidamente possível. E, conseguiu-o facilmente. Então sabedor o governo francês de tal atitude mandou alguém avistar-se com o director do Pavilhão Português para demovê-lo do seu intento, garantindo-lhe então que os operários franceses estavam de novo prontos para recomeçar o trabalho.

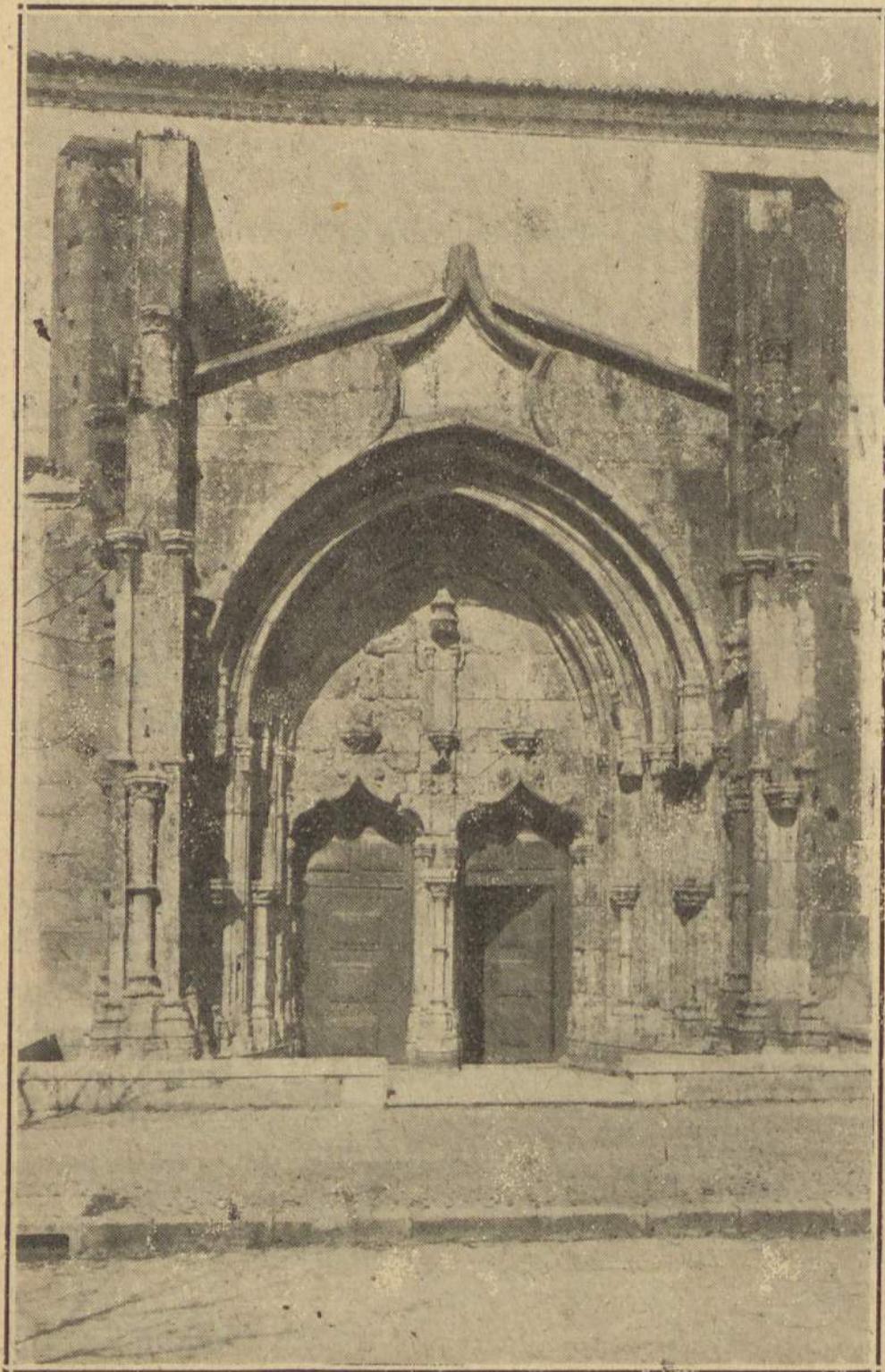
Todos os operários portugueses trabalharam, seguidamente, quer de dia quer de noite, para que o Pavilhão fosse inaugurado na data fixada.



SERRA DA ESTRÉLA

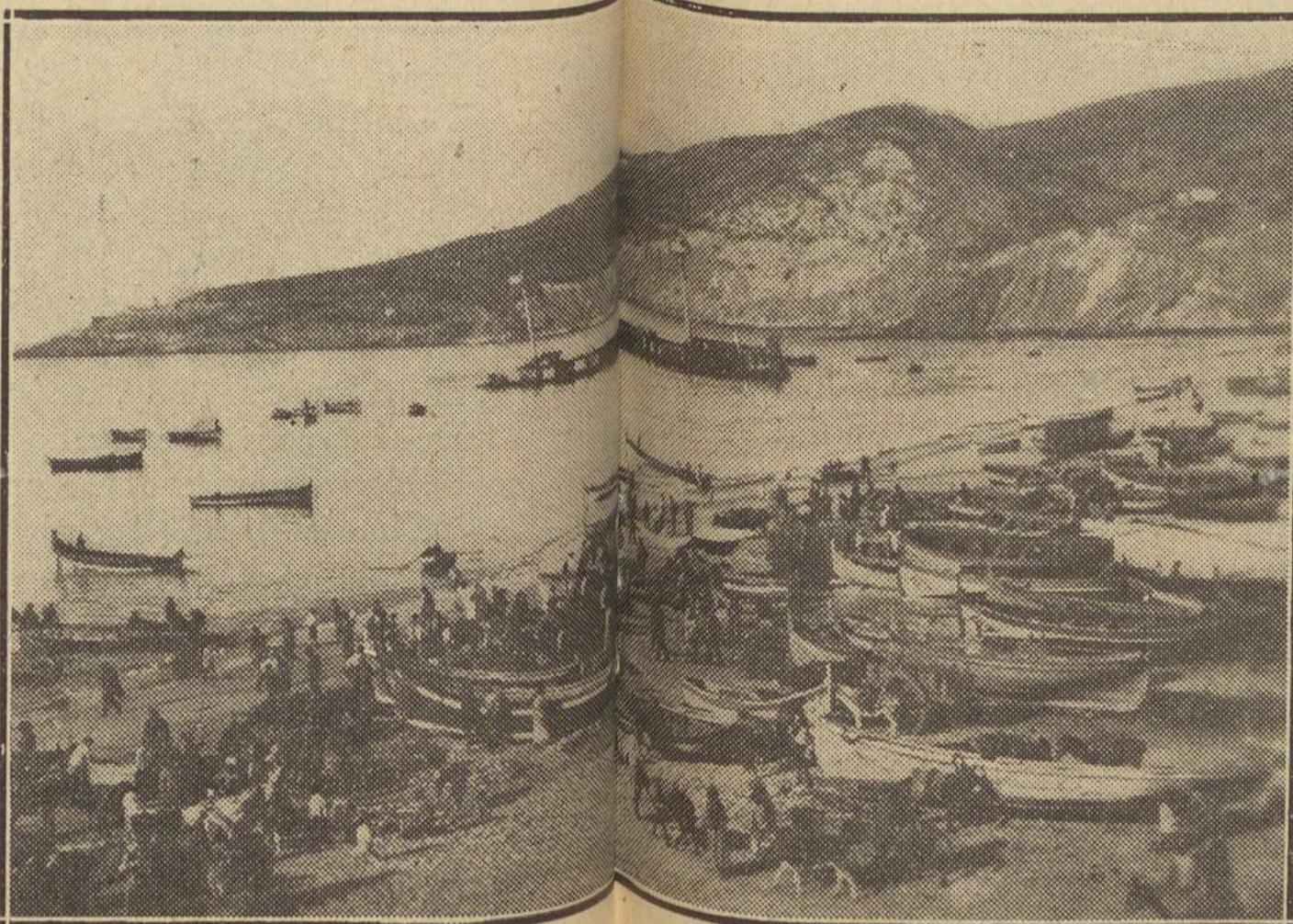
Cantaro

# Portugal Turístico



SETÚBAL

Pórtico da Igreja de Jesus



SESIMBRA

Vista da praia



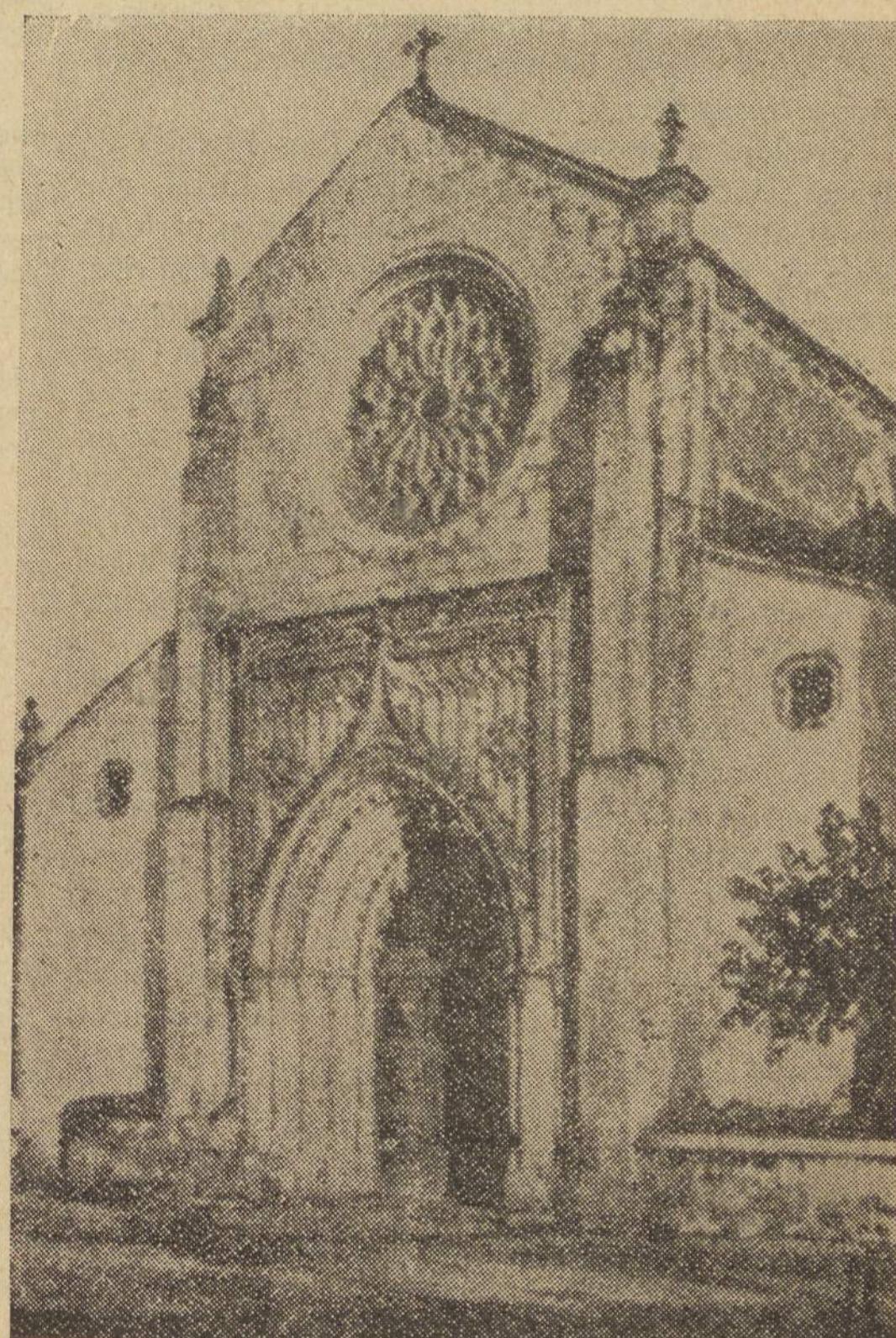
SETÚBAL

Praça do Bocage



SERRA DA ESTRÉLA

Marco Geodésico



SANTAREM

Igreja da Graça

# INSTRUÇÃO FERROVIARIA

O ENCERRAMENTO DO ANO LECTIVO  
DA ESCOLA PROFISSIONAL "ANTÓNIO  
VASCONCELOS CORREIA" DO

## GRUPO INSTRUTIVO FERROVIÁRIO DE "CAMPOLIDE"

**P**ARA comemorar o encerramento do ano lectivo 1936-37 da "Escola Profissional de António Vasconcelos Correia", foi organizado pela Direcção da Caixa Escolar desta organização o seguinte programa: No dia 24 de Julho, pelas 21 horas, foi feita uma conferência pelo eng.º Sebastião José Horta e Costa Henriques, cujo tema foi *Locomotivas e transportes ferro-viários*.

Presidiu a sessão o sr. Vasco Dias Ferreira de Moura, Secretário adjunto da Direcção Geral, que representava o sr. Director Geral. Fizeram parte da mesa os srs. Engenheiros João da Cunha Monteiro, Vasco Magalhães Gomes Viana, Zeferino Bernardes Pereira Júnior, Manuel Alves Bastos Botelho da Costa e Carlos Simões de Albuquerque; e Felisberto José da Silva, Inspector da 2.ª Circunscrição de Tracção e Presidente da Direcção da Escola. O sr. Vasco de Moura, abriu a sessão com algumas palavras de elogio ao Conferencista, e este iniciou em seguida a sua brilhante conferência, com projeções várias de assuntos ferroviários.

Terminada a conferência, o sr. Engenheiro Horta e Costa, foi muito cumprimentado, sendo-lhe oferecido no Gabinete da Direcção um Pôrto de Honra a que assistiram todos os componentes da mesa da Sessão e Direcção da Escola.

A Direcção do Grupo Instrutivo Ferro-viário de Campolide Escola Profissional de António Vasconcelos Correia, aproveita a oportunidade para apresentar ao ilustre conferente, por intermédio da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, os seus inesquecíveis agradecimentos pois é a primeira conferência feita na sua séde o que constituiu uma brilhante lição para todos os componentes da referida Escola.

No dia seguinte, pelas 14 horas, chegou à Escola Profissional António Vasconcelos Correia, o Eng.º Manuel Pinto Osório, Administrador da Companhia, que representava o sr. eng.º António Vasconcelos Correia, Presidente do Conselho de Administração da

C. P. e Patrono da Escola. À mesma hora chegou também a Banda do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, que pelo seu Comandante foi gentilmente cedida para abrilhantar a cessão.

Pelo mesmo sr. eng.º, foram inauguradas três salas de Exposição de diversos trabalhos executados pelos alunos, durante o ano lectivo findo.

Seguidamente o sr. eng.º Pinto Osório, foi convidado a presidir a sessão solene, fazendo parte da mesa da sessão os srs. Vasco Dias Ferreira de Moura, representando o sr. Director Geral, Pedro Brion, eng.º Sub-Chefe da Divisão de Tracção, José Valério Moreira dos Santos, Chefe dos Serviços Gerais da Divisão da Exploração, Carlos Rodrigues Parreira, Presidente da Mesa da Assembléia Geral, Felisberto José da Silva, Presidente da Direcção, José Geraldo Lopes, Director da Caixa Escolar e Dr. Ivo Xavier Fernandes, Professor da Escola.

Ao abrir a sessão, o sr. presidente dirigiu algumas palavras de elogio à Direcção da Escola, pelos trabalhos apresentados na Exposição referindo-se ainda à satisfação que a Companhia tinha em saber que a Escola Profissional António Vasconcelos Correia, ia progredindo dentro do possível. Seguidamente fez uso da palavra o sr. Felisberto José da Silva, Presidente da Direcção, que leu o seguinte discurso:

Sr. Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, srs. Administradores, sr. Director Geral e sr. Sub-Director, srs. Chefes e Sub-Chefes de Serviço, Minhas senhoras e senhores. A Direcção do G. I. F. C., agradece a V. Ex.ºs o favor de terem aceitado o seu convite para assistirem a esta modesta festa de encerramento do ano lectivo de 1936/37.

Com êste encerramento festeja-se também, o resultado obtido pelos alunos do 3.º ano do curso técnico profissional; porque, tendo sido submetidos a exames oficiais os 12 alunos que o freqüentaram nas disciplinas de Português Francês e



Visita à Central Eléctrica da Companhia dos Caminhos de Ferro, no Entroncamento

Matemática, foram todos aprovados na Escola Industrial de Machado de Castro, onde foram feitos os exames. Dizer a V. Ex.<sup>as</sup> que sentimos grande regozijo pelos resultados obtidos é talvez desnecessário; tanto mais que estes resultados



Visita à Estação da Emissora Nacional

não foram obtidos com um trabalho feito à vontade, com suficientes tempos para dar grande número de lições e consequente desafogo financeiro. Para se conseguirem estes resultados, houve que se poder contar com o muito trabalho e boa vontade dos srs. Professores que, durante todo o tempo e perfeitamente integrados no nosso objectivo, têm procurado tirar o máximo rendimento dos tempos concedidos para as lições. Houve também por parte dos alunos uma decidida boa vontade de corresponderem ao esforço da Direcção, para manter as aulas no máximo rendimento possível; e por fim houve também a satisfação que os sócios do G. I. F. C., nunca nos regatearam o seu apoio moral e material. Foi mercê de todos estes factores que a nossa missão foi facilitada; e por isso, apraz-nos consignar aqui a todos e em público, os nossos agradecimentos.

Mas sr. Presidente, minhas senhoras e meus senhores, não é só o resultado obtido com os alunos do 3.º ano que nos dá satisfação; é também o resultado obtido pelos 3 anos do curso técnico que nos deixa satisfeitos, porque, tendo-se matriculado no princípio do ano lectivo 71 alunos no 1.º e 2.º anos, passaram para o 2.º e 3.º anos, 25 e 12 alunos respectivamente. Estes resultados não seriam no entanto possíveis, se, a par do esforço dos srs. professores, não tivessemos recebido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses o mais decidido apoio e auxílio; se, pelo Ministério da Educação Nacional, não tivessemos também recebido todas as facilidades possíveis dentro da lei, tornando-nos assim mais fácil o cumprimento da nossa missão.

A Sua Ex.<sup>a</sup> o sr. Ministro da Educação Nacional e a todos os funcionários superiores do Ministério, nomeadamente aos srs. dr. Soares Franco, Chefe de Gabinete de Sua Ex.<sup>a</sup>, srs. Engenheiros Nobre Guedes e Rodrigues da Silva, Director e Sub-Director do ensino técnico, e ao sr. dr. Oliveira Guimarães Inspector Geral do ensino particular, a Direcção do G. I. F. C., apresenta os seus agradecimentos pelos benefícios recebidos.

Da mesma forma, aqui apresentamos a V. Ex.<sup>a</sup> sr. Presidente os nossos agradecimentos por todos os benefícios que a C. P. nos tem feito.

No próximo ano lectivo de 1937/38, inicia-se o 4.º ano do nosso curso técnico profissional. Neste 4.º ano em que se começa fazendo a especialização dos alunos para os vários ramos de serviços dos Caminhos de Ferro, a Direcção do G. I. F. C., vai submeter os alunos que se matricularem nele, a um exame no Instituto de Orientação Profissional, para que o esforço dispendido por ela para os educar e instruir seja eficaz.

Poderá parecer superfluo êste último trabalho; mas, pelos resultados lisongeiros que estes exames têm dado, por encaixarem com mais segurança e acerto os vários indivíduos para as profissões para que têm mais vocação, cremos que é mais um elemento de bom resultado a obter, para que de futuro não se encontrem deslocados por uma errada direcção de vocações, os indivíduos que se apresentem para preencherem certos logares.

É nossa intenção, proceder de futuro da mesma forma para com os alunos do 5.º ano, se continuarmos merecendo o apoio de V. Ex.<sup>a</sup> sr. Presidente, do sr. Director Geral e dos demais dirigentes da Companhia, e, se as nossas possibilidades financeiras permitirem que os nossos desejos sejam satisfeitos.

A modesta exposição de trabalhos que V. Ex.<sup>a</sup> se dignou inaugurar, dá a nota exacta do carinho e solicitude, com que o G. I. F. C. acompanha os filhos dos seus associados desde a instrução primária, até que possam entrar na labuta diária pela vida, com uma preparação científica suficiente, para lhes facilitar o desempenho das suas ocupações.

Também nesta exposição de trabalhos, têm V. Ex.<sup>as</sup> ocasião de ver que não é só aos alunos do sexo masculino que preparamos bem; é também aos do sexo femenino, que procuramos preparar por forma, que amanhã a par de serem boas esposas e boas mães, possam tornar o seu lar bonito e atraente.

São por enquanto modestos os resultados obtidos, mas as nossas aspirações são grandes. Temos uma decidida boa vontade de colaborar com todos no campo da instrução, para que a parcela do nosso esforço integrada no todo nacional, concorra para que se forme uma Pátria;

Mas que Pátria: a mais formosa e linda que ondas do mar, luz do luar, viram ainda.

E sabeis senhoras minhas e meus senhores que Pátria é esta?

Esta é a ditosa Pátria minha amada. É Portugal. Esta Pátria que tendo atingido o apogeu da maior grandeza, tem sido por vezes levada a situações de decadência de que mais uma vez se salvou, porque, tendo um dos seus filhos conseguido reunir em volta de si todas as sãs vontades, a todos orienta, a todos estimula, para que esta Pátria seja sempre digna da grande missão que desde há séculos vem cumprindo em prol da civilização ocidental. Este homem, cuja vida tem sido uma luta constante, esteve há pouco em riscos de perder a vida que tão preciosa é, para Portugal.

Por ter escapado, por assim dizer milagrosamente de tão vil atentado, o Grupo Instrutivo Ferro-viário de Campolide, associa-se a todas as manifestações em acção de graças por ter saído ilesa o Sr. Dr. Oliveira Salazar, ilustre Presidente do Conselho de Ministros. Terminando, peço a todos vós minhas senhoras e meus senhores, que se associem comigo, aos vivas que vou levantar:

Viva o Sr. Dr. Oliveira Salazar; Viva o Governo da sua Presidência; Viva o Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; Viva o Sr. Director geral da C. P.; Viva o pessoal dos Caminhos de Ferro Portugueses; Viva Portugal; Muito obrigado.

Em seguida falou o sr. José Geraldo Lopes que leu o seguinte discurso:

Sr. Presidente, meus senhores e Ex.<sup>m</sup>os Representantes da Imprensa de Lisboa. A todos V. Ex.<sup>as</sup> eu apresento os meus sinceros agradecimentos pela honra que se dignaram dar ao Grupo Instrutivo Ferro-viário de Campolide Escola Profissional de António Vasconcelos Correia, aceitando ao nosso convite para esta pequena festa que nos enche de satisfação e alegria, não só por constatarmos o progresso desta Escola, muito embora lento, mas também por vermos satisfeitos e radiantes de alegria todos os alunos, especialmente aqueles que hoje recebem como recompensa do seu trabalho de 3 anos as suas cartas e diplomas de exame oficial do 3.º

ano do nosso curso Técnico Profissional; os primeiros que a Escola Profissional de António Vasconcelos Correia tem a honra de conferir, e que V. Ex.<sup>a</sup> Sr. Presidente nos dará a honra também de entregar aos respectivos alunos. Alguns dêles devo frisar o facto de terem dado entrada neste estabelecimento de ensino pela mão de seus pais quando apenas tinham 8 anos e que foram entregues ao cuidado do professor de Instrução Primária, e aqui têm passado os anos decorridos sem que outra Escola tivessem conhecido. Seus pais mantêm decerto gravado ainda na sua memória esse dia em que seus filhos mal pronunciavam as primeiras letras quando os entregaram ao cuidado desta Escola, e hoje recebem de suas mãos a Carta e Diploma dos seus exames, do 3.<sup>º</sup> ano de Português, Francês e Matemática.

A Direcção desta Escola está grata também a esses pais por lhes ter confiado a instrução e educação de seus filhos, e, está consciente e satisfeita por ter sabido cumprir o seu dever pelo menos o melhor que soube e o melhor que pôde.

A nossa satisfação não é só por isso, é, também porque estendendo a vista um pouco ao passado, vimos já lançados na vida, dezenas de pessoas que aqui foram alunos desde a 1.<sup>a</sup> classe da Instrução Primária, até completarem o seu exame de 2.<sup>º</sup> grau, e, é interessante observar, que no ano lectivo findo, se matricularam na 1.<sup>a</sup> classe da nossa Instrução Primária algumas crianças filhos de alunos desta Escola, que concluíram os seus exames de 2.<sup>º</sup> grau em 1927.

Como os seus primitivos alunos, encontra-se também lançada na vida a Escola Profissional de António Vasconcelos Correia, que desde 1925 ela se tem preparado para isso. Amparada e impelida pelos seus protectores; Primeiro pelo esforço dedicado dos seus associados, segundo pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, depois pelo Estado, ela conseguiu levantar até 1937 a Instrução que logo de princípio foi idealizada, assim o representa, aquele gráfico feito por um nosso aluno do 3.<sup>º</sup> ano, por onde se verifica que a finalidade da Escola Profissional de António Vasconcelos Correia, se encontra em 1939, ano em que lançará na vida uma segunda camada, possuindo o seu Diploma do Curso Industrial.

Para que aquela Esfera vermelha atingisse o ponto onde se encontra, quanto não custou... Quantas meditações se não fez... Até mesmo quanto sacrifício material não foi feito pelos seus associados.

Nem eu sei. E ninguém mesmo que aqui trabalha talvez saiba, o que todos sabem e pensam como eu, é que a esfera deverá subir até 1939, se a força das suas setas assim o quiserem e poderem, e, mante-la ali, não digo eternamente, mas pelo menos durante todo o tempo, que à porta desta Escola batam ferro-viários pedindo a instrução para seus filhos.

Eis defendida em poucas palavras, a pretensão da Escola Profissional de António Vasconcelos Correia.

Como V. Ex.<sup>as</sup> vêem: a pret. nção desta Escola, não é formar Engenheiros, nem tanto agradar alguém, que não seja pelo seu trabalho útil e proveitoso, não para nós, mas sim para aqueles, que amanhã serão os novos ferro-viários e por consequência aqueles que hão-de formar o novo Povo, instruído ordeiro, disciplinado e educado para bem servir a nossa querida Nação, e, só meus Senhores, nas Escolas se poderá conseguir esse brilhante objectivo.

Disse há pouco que a Escola Profissional António Vasconcelos Correia estava lançada na vida, disso não me enganei, e já mais ela poderá recuar assim o indica o seu rendimento, a sua situação perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e o Estado e assim o grita bem alto a sua numerosa população escolar assido-a por lei e por disciplina, Viva a Escola Profissional António Vasconcelos Correia.

Pensar-se que esta Escola Morrerá, não é normal, e, se alguém um dia a deixar morrer, é porque desconhecia em absoluto a sua função util e altruista na Sociedade. Não é demais uma Escola como esta, em tão grande meio como é o da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Seja a

a Companhia, seja o Estado, seja quem fôr, que lhe reconheça o direito da sua existência, não é demais, porque demais também não é, no nosso País, mais uma Escola, e tanto assim é, que a modelar Escola Industrial Machado de Castro, Marquês de Pombal e tantas outras, não têm conseguido atender todos os pretendentes a novas matrículas, e, tanto é assim ainda, que nesta Escola, bastam 3 a 4 dias que estejam abertas as matrículas, para se completar imediatamente a sua lotação só com filhos de ferro-viários, não quero falar naqueles que ficam por atender.

Justificada creio pois, ficar assim a razão porque a Ex.<sup>ma</sup> Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses também se encontrará satisfeita em vêr que o seu valioso patrocínio, é pelo menos bem empregado, conquanto ele não se reflete em absoluto no recrutamento dos seus futuros Empregados, reflete-se numa altruísta obra de assistência de Instrução aos filhos dos seus presentes empregados, que estes nunca esquecerão, de tão grande auxílio prestado a seus filhos, pela Empresa que já lhes dá pão.

Não deixarei também, de focar neste momento, mais um melhoramento nesta Escola, que é a sua Caixa Escolar.

A Caixa Escolar da Escola Vasconcelos Correia, é dos seus alunos, são eles que pagam para a sua manutenção, são eles que a administram, para isso têm uma Mesa da Assembleia Geral, uma Direcção e um Conselho Fiscal, têm a sua Escrita devidamente montada, fazem diversas reuniões onde discutem assuntos de interesse colectivo e conseguiram durante o ano lectivo findo fornecer a todos os alunos, os artigos escolares necessários com um desconto de 75% dos preços correntes no Mercado, fornecendo ainda completamente gratis aos alunos extremamente pobres os mesmos artigos escolares. Conseguiram mais ainda. Arranjar receita para que na próxima semana efectuem passeios de estudo. As Oficinas Gerais de Lisboa P., Oficinas Gráficas do Diário de Notícias, Museus: De Arte Contemporânea e Arte Antiga, Estação da Emissora Nacional, em Barcarena, Oficinas da Divisão de Tracção em Entroncamento e Cidade de Tomar. Devo frisar meus Senhores, que para se efectuar estes passeios de estudo, foi preciso contar como sempre com o patrocínio da Ex.<sup>ma</sup> Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A Festa de hoje é pela mesma Caixa Escolar organizada, procurando assim o seu desenvolvimento, porque a Caixa Escolar, Educa Disciplina e protege, e, sem dúvida é, um dos Esteios da Escola que a possuir.

Não é estranho a ninguém daqueles que aqui dentro trabalham e ainda dos que contribuem quer material quer moralmente para esta Escola, que as suas receitas são insuficientes, para manter o ensino tal qual está encaminhado, mas se o fim desta Escola, é um único. Instruir e Educar, outro não tem, nem nunca poderá ter. Para que queríamos nós Dirigentes, o Capital que gastamos com a Instrução?

Para que aceitar da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tão grande auxílio, como foi a de um Edifício escolar como este?

Para que nos servia todo o material didático e escolar que possuímos?

Para manter só as aulas Primárias, que apenas ocupam uma das salas deste belo edifício. Que fim dariam a todas as outras?

Não, trata-se de uma Escola, e portanto toda a receita apurada será gasta na instrução e na aquisição de material de ensino.

Pela Exposição, hoje inaugurada, V. Ex.<sup>as</sup> podem avaliar a maneira como lutamos com falta de modelos, com quanto o rendimento da escola, apresentado também em exposição seja resoável principalmente no curso de Lavares, poderia ser muito mais se a escola tivesse recursos para adquirir modelos que se tornam indispensáveis para o bom aproveitamento não só da Disciplina de Lavares, como da de desenho.

Falar da competência e dedicação de todos os senhores professores do Curso Técnico Profissional, seria repetir o que já disse o Senhor Presidente da Direcção.

Cumpre-me porém, o dever de apresentar nesta sessão, os meus agradecimentos, às Senhoras Professoras de Instrução Primária, pela maneira profissiente como ministraram a instrução a todos os seus alunos durante o ano lectivo, de maneira tal, que mereceu o elogio desta Direcção mas, não só por isso, mas também, pelos interessantes trabalhos que apresentaram para a Exposição, que representa bem o esforço despendido em prole dos futuros alunos do nosso Curso Técnico Profissional.

O dizer-se que a Escola não deve prosseguir no seu Curso Industrial pela razão de não ter fundos para o levar até ao 5.º ano, o que de facto é verdade, mas facto é também que não devíamos estar acomular as verbas que vamos gastando anualmente com a Instrução, para quê? Pergunto... E assim vejamos os seguintes números:

A Receita total do ano lectivo findo, foi de 14.968\$53, a despesa com Instrução no mesmo ano lectivo foi de 14.025\$00, verificando-se assim que toda a receita foi absorvida pela verba de Instrução, com uma diferença de 943\$53.

A Despesa Total no mesmo ano foi de 19.473\$55, a receita Total foi como já disse de 14.968\$53, verifica-se que a despesa excedeu à receita, 4.504\$82.

Assim verificámos que se não tivessemos em funcionamento o Curso Técnico Profissional teríamos em vez de um saldo negativo de 4.504\$82 um saldo positivo de 9.520\$18. Mas pergunto para que queríamos êsse dinheiro e mesmo muito mais que fosse se conservava-mos a Escola fechada!

De resto verifica-se ainda que êsses 9.520\$18 não foram mal empregados, porque com êles se auxiliou a manutenção de toda a população escolar que há pouco parte dela desfilou perante V. Ex.<sup>as</sup>.

Apenas mais algumas palavras de agradecimento desejo preferir, em primeiro ao Dig.<sup>mo</sup> Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pela maneira como sempre tem atendido as causas desta Escola e a Sua Ex.<sup>a</sup> Senhor Director Geral pelas facilidades que sempre nos tem dispensado no desenvolvimento desta Escola. Neste ponto não somos só nos que lhe devemos estar gratos mas sim todo o pessoal da C. P. pela maneira como Sua Ex.<sup>a</sup> tem conseguido prestar a assistência de Instrução a todo o seu pessoal, o que creio nunca se ter feito.

A digna Imprensa de Lisboa representada nesta sessão apresento também os meus sinceros agradecimentos.

A todas as entidades oficiais que se dignaram autorizar a visita dos alunos desta Escola na próxima semana aos pontos a que já me referi apresento também os sinceros agradecimentos.

Terminando, desejo só, que, a Escola Profissional Vasconcelos Correia, lançada na vida, tenha um futuro tão feliz como ela deseja aos seus antigos presentes e futuros alunos.

A V. Ex.<sup>a</sup> sr. presidente. Apresento os meus mui respeitosos agradecimentos pela honra que se dignou dar a esta Instituição com a sua presença. A todos pois, os meus agradecimentos. Termino com um viva à Escola Profissional Vasconcelos Correia. Viva o Estado Novo Viva Portugal.

Seguindo-se depois o sr. Dr. Ivo Xavier Fernandes, que dedicou uma brilhante lição aos seus alunos com palavras de encorajamento para prosseguirem na sua carreira de estudo.

Em seguida o sr. Presidente da Mesa, procedeu à entrega das Cartas de exame e Diplomas Oficiais aos alunos do 3.º ano do Curso Técnico Profissional que concluíram os seus exames oficiais, que foram: Fernando Santos de Almeida; Umbelina Rosa Fernandes

de Oliveira Caixinha, Manuel Duarte Martins, Américo Pereira Costa, Pedro Jaime Soares Taborda, Júlio Carvalho Filipe, Fernando Pires Coelho, José Gomes Martins, António Lopes Valentim da Silva, João Marques Pereira, António de Figueiredo Ramos e Manuel de Oliveira Brites.

Por fim o sr. Engenheiro Pinto Osório; apresentou em nome do sr. Engenheiro Vasconcelos Correia, os seus agradecimentos pelas palavras pronunciadas sobre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, encerrando-se seguidamente a sessão.

O resto do dia e uma parte da noite, fizeram-se vários divertimentos dedicados aos alunos.

No dia 27, os alunos em excursão de estudo, visitaram: As Oficinas Gerais de Lisboa P. e Oficinas Gráficas do *Diário de Notícias*, tendo na primeira visita sido acompanhada dentro da Oficina pelo Chefe sr. José Gago da Graça.

No dia 28, visitaram os Museus: De Arte Antiga e Arte Contemporânea.

No dia 29, visitaram a Estação da Emissora Nacional em Barcarena, onde foi recebida pelo Chefe daquela Estação sr. Engenheiro Cunha Bessa.

No dia 30, visitaram as Oficinas de Grande Reparação em Entroncamento, assim como as oficinas de Rodas, e, de Vagões, tendo ali sido recebida pelo sr. Abílio Afonso, Chefe da 3.ª Circunscrição de Tracção.

Os excursionistas manifestaram o desejo de por intermédio da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresentar agradecimentos ao sr. Inspector Felix, Chefe da Circunscrição da Exploração em Entroncamento, pela maneira como se dignou tratar e orientar o embarque e desembarque dos alunos naquela Estação e bem assim aos Chefes que se encontravam de serviço.

No mesmo dia visitaram a cidade de Tomar, chegando à Estação daquela cidade ás 13,56 onde eram esperados pelos srs.: Representante da Câmara Municipal, Director do Jornal *Cidade de Tomar*, Presidente da União Nacional, Director da Escola Industrial e Comercial *Jacome Ratton*, Administrador do Conselho, Directores de todas as Instituições de recreio Director da Caixa Escolar da Escola e uma delegação de alunos da mesma Escola.

Depois de feitos os devidos cumprimentos, os alunos almoçaram no Restaurant "Flor do Nabão" ao qual assistiu a referida delegação de alunos da Escola *Jacome Ratton*. Depois da almôço, a Excursão acompanhada pelo sr. Dr. Libério Morão, visitaram a Câmara Municipal, Escola Industrial e Comercial, Convento de Cristo e Castelo, Mochão, Sociedades de Recreio etc. partindo para Entrocamento ás 21,03.

— ESTE NÚMERO FOI VISADO —

— PELA COMISSÃO DE CENSURA —

# A NOVA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DO NORTE DE PORTUGAL

## REFORMA DOS ESTATUTOS

O Estado, pelo voto decisivo do seu representante entre os accionistas, outorgou novos Estatutos à Companhia, cuja vida normal, regida por contrato, com direitos e deveres reciprocos, findou praticamente em 5 de Agosto de 1933.

É interessante, para a história do caso, registar as modificações introduzidas no anterior Estatuto aprovado em 1927.

O art. 10.<sup>o</sup> exige para a aquisição e operações sobre acções ou obrigações próprias, autorização prévia do Ministro. Há lei geral que tal preceitue, ou fica a pretensa Companhia do Norte constituindo exceção?

O art. 11.<sup>o</sup> reduz de cinco a três o número dos membros do Conselho de Administração.

O art. 13.<sup>o</sup> da proposta fazia eleger pelo Conselho, entre os seus membros, um Presidente e um Administrador-delegado, que se substituam mutuamente. No acto da assembléia foi apresentada, sem conhecimento nem intervenção da Comissão Administrativa, uma emenda aos art.<sup>os</sup> 13.<sup>o</sup> e 15.<sup>o</sup>, pelo primeiro dos quais é eleito um Administrador-delegado, que será também Presidente e pelo segundo se definem as suas atribuições.

Não me demorarei a cotejar êsses preceitos com os similares dos Estatutos de 1927.

São eliminados vários artigos: o 17.<sup>o</sup>, que transfere para a Companhia o encargo da contribuição industrial dos administradores; o 21.<sup>o</sup>, que lhe exige a caução de 100 acções; o 23.<sup>o</sup>, que permite a sociedades comerciais fazerem parte do Conselho.

O art. 24.<sup>o</sup> é substituído pelo novo 23.<sup>o</sup>, que reduz de cinco a três o número de membros do Conselho Fiscal.

Os novos art.<sup>os</sup> 47.<sup>o</sup> e 48.<sup>o</sup>, que importa citar, definem as funções do Comissário do Governo:

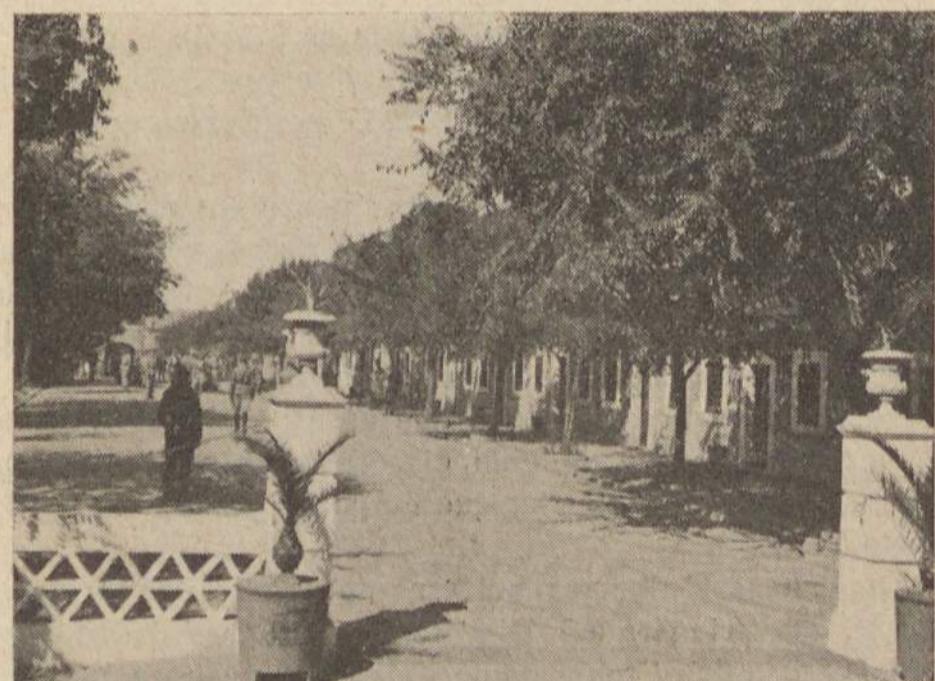
*Art. 47.<sup>o</sup> — O Comissário do Governo terá direito de veto suspensivo, até resolução do Ministro das Obras Públicas e Comunicações sobre todas as deliberações da assembléia geral e do Conselho de Administração que possam ofender a lei ou os contratos em vigor.*

*Art. 48.<sup>o</sup> — Ao Comissário do Governo será facul-*

## Em Sapadores de Caminhos de Ferro



Na festa de homenagem ao seu ilustre Comandante — Coronel Vaz Coelho e Major Rosa Bastos



A entrada do Quartel onde se realizou a festa

*tada a inspecção de todos os livros e registos da Companhia e respectivos documentos, devendo ser-lhe fornecidos por escrito ou verbalmente, conforme os pedir, todas as informações, esclarecimentos ou extractos que solicitar.*

Convém aproximar destes artigos o texto da Base 13.<sup>a</sup> da reforma das concessões, chancelada, como a dos Estatutos, pelo Governo-accionista:

*Base 13.<sup>a</sup> — Os estatutos da Norte serão reformados, alargando-se a fiscalização do Estado por intermédio do seu Comissário do Governo a quem será concedido e mantido o direito de voto suspensivo, até resolução do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, sobre todas as deliberações das Assembleias Gerais e Conselho de Administração que possam ofender a lei ou os contratos em vigor, estabelecendo-se uma apertada fiscalização com o direito de inspecção sobre os serviços de Contabilidade.*

Com tão miuda ingerência e apertada fiscalização e aprovação prévias, não se vê a necessidade de um Conselho Fiscal, que bem poderia ser suprimido. Seriam menos três comparsas retribuidos.

Ficam assim apontados os tópicos da reforma dos Estatutos. — F. de S.

# UMA AGÊNCIA MODELAR

É a que vai ser devidamente organizada e que se intitula

## ((ALGAR))

A «Gazeta» ouve o seu director

Há várias Agências Telegráficas por todo o mundo, mas, algumas das quais não são tanto honestas como seria próprio delas...

Neste exordio não há qualquer insinuação respeitante às que trabalham sem sombra de política.

O mundo está atravessando o chamado perigo amarelo, que já vem anunciado há um rôr de anos.

Ora, por êste motivo a nova *Agência Algar* é uma tentativa honesta, cujos interessados devem olhar para ela com olhos de bem vê...

E assim um dos nossos redactores percorreu, sem longa de minutos, os respectivos representantes — homens próbos e dignos de comunicar telegráficamente as notícias universais.

Sem receio de desmentido, a *Agência Algar* pode formar a Opinião Pública, visto que ela passa a ser uma organização modelar.

Ouvindo o director, recebeu-nos gentilmente, no seu gabinete de trabalho. Os cumprimentos protocolares e começa a entrevista.

— Quais são os principais elementos da organização da *Agência Algar*? — eis a resposta formulada pelo redactor da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

— Uma tentativa que há-de sobrepor-se às Agências congêneres.

— Prosseguindo:

— Eu sei que o elogio em boca própria é vitupério, mas a modéstia em demasia é toleima.

— Tentativa necessária...

— Absolutamente. A *Agência Algar* será a formação de uma escola publicitária, a resolução absoluta dos processos velhos e desconexos dos serviços de propaganda actuais.

Um minuto de silêncio — tempo preciso para fumarmos um cigarro.

E o nosso solícito interlocutor recomeça por nos elucidar.

Gostaria de poder explicar-lhe, em tôda a sua minúcia, o programa da nossa *Agência*, mas, fazê-lo é-me impossível, dada a complexidade dos assuntos e o número das secções que constituem o nosso organismo.

— Feliz inspiração...

— ... digo-lhe mais: a *Agência Algar* será uma realidade preciosa para todos aqueles que necessitam

ter bases para a divulgação de um artigo, de uma marca, de uma qualidade.

E o nosso ilustre entrevistado acentuou:

A *Agência Algar* será uma divulgação de tudo quanto possa ser útil à Humanidade. Enfim: de tudo que mereça a pena ensinar, de tudo quanto se torna necessário pôr bem a claro.

— Nós sabemos de antemão...

... — que vai ser difícil cumprir à risca êsse programa traçado com tanto trabalho. Muitos dissabores ele ocasionará, mas, nada absolutamente nada poderá evitar essa realização.

E em termos resolutos:

— Não pretendemos fazer guerra a nenhuma Agência similar. Mais: não pretendemos prejudicar a vida dêsses organismos, mas unicamente modificar para melhor a sua accção.

— E admitindo a peor das hipóteses de que V. Ex.<sup>a</sup> e os seus colaboradores vão ser malbaratados pela língua dos concorrentes?

— Tudo quanto se disser, tudo quanto de prometer poderá ser ouvido com desconfiança — responde enérgicamente o nosso preclaro entrevistado.

E conclue:

— Mas nem mesmo essa razão encontrará um milímetro que seja o programa já estabelecido controlado e aprovado. O público irá verificar dia a dia a realização dos nossos trabalhos e muito breve virá até nós com o seu aplauso trazer-nos a certeza que andamos bem e a coragem devida para melhor trilharmos o caminho das aspiradas realizações.

O Conselho Técnico é constituído por quem? — formulamos a pergunta interessados.

— Pelos meus comuns amigos: Tenente Coronel Sébes Pedro de Sá e Mello, Promotor do Tribunal Militar; Sr. Manuel Cruz Costa Júnior, Sub-Inspector das Alfândegas; Dr. João Ribeiro Gomes, Advogado; Dr. J. Francisco Viegas, Licenciado em Ciências Económicas e Financeiras; Cenógrafo Rozenstok e Jorge Fidelino de Figueiredo, Secretário do Conselho, filho do Sr. Dr. Fidelino de Figueiredo.

E afirma:

— Todos de inconcussa honorabilidade e de verdadeiro amor à nossa telegráfica realidade.

Terminando:

— A *Agência Algar* será o grande controle desta obra já conhecida e aplaudida por técnicos.

Pessoas com responsabilidade definida...

— Absolutamente. Eu empregarei todos os meus esforços para que a batuta da Direcção não deixe de indicar a mais pequena nota seja dessa composição que se vai fazer ouvir. O público dirá o resto com consciência, justiça e humanidade.

Dada a entrevista como terminada, despedimo-nos com um fraternal *shak-hand*, visto que a iniciativa da organização da *Agência Algar* é um modelar acontecimento para o nosso país, tão assoberbado pela defesa das nossas mais que brilhantes e históricas colónias,

# HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Setembro de 1897

## Os caminhos de ferro no parlamento

Durante esta quinzena, duas vezes se falou na rede ferroviaria nas camaras.

— Na sessão de 25, o sr. visconde de Chancelleiros disse, na camara dos pares, que, tendo chamado mais de uma vez a atenção do governo para o facto único de estar autorizada por lei a construção de um caminho de ferro, e não se cumprir essa disposição legal (refere-se ao ramal da Merceana a Dois Portos), pede ao sr. ministro que lhe diga a este respeito aquilo que se lhe ofereça.

O sr. ministro das obras públicas respondeu que teve o cuidado de ver no seu ministerio a lei relativa ao assumpto, e, de uma rapida leitura, deduziu que a companhia está obrigada a construir o ramal. Encarregou um engenheiro de estudar a questão, e procederá depois em harmonia com as determinações da lei.

— No dia seguinte, na camara colectiva, o sr. visconde da Ribeira Brava mandou para a mesa um aviso prévio de que deseja interrogar o sr. ministro das obras públicas sobre a forma por que é feito o serviço de transporte de mercadorias pelo caminho de ferro do sul e Sueste e outros serviços dependentes da administração d'aquelle caminho de ferro.

Veremos a continuação d'estes assumptos e diremos de que lado está a razão.

No nosso entender, está sabido,

## Lourenço Marques

O commissario régio de Moçambique, o sr. Mousinho de Albuquerque, promulgou a seguinte portaria:

«O ordenamento e o pagamento de todas as despesas do caminho de ferro de Lourenço Marques, inscriptas no seu orçamento ordinário, ficam a cargo da direcção respectiva.

As receitas cobradas serão arrecadadas na pagadoria da referida direcção.

O director não poderá nunca, sem expressa auctorização do governo, exceder qualquer das verbas especificadas no orçamento, nem transferi-las d'uns para outros capítulos, secções ou títulos.

Os vencimentos de todo o pessoal do mesmo caminho de ferro serão processados em folhas, conforme os modelos adoptados para o pessoal assalariado.

A direcção fará entrar no cofre do distrito, no dia 5 de cada mez, as importâncias do sello, direitos de mercê e de quaisquer outras deduções feitas aos empregados, que devem reverter á fazenda nacional e referentes ao mez antecedente.

No primeiro dia útil de cada mez, a começar em Agosto do corrente anno, a direcção fará entregar no cofre do distrito o duodecimo correspondente ao mez anterior, calculado pela média do excesso da receita sobre as despesas ordinárias, inscriptas uma e outras no orçamento.

Dentro do primeiro trimestre immediato ao termo de cada anno económico, a direcção enviará ao tribunal de contas provincial o mappa da sua gerencia, documentando as despesas convenientemente; e ao governo um relatorio circumstanciado sobre a mesma gerencia.

Para a devida execução d'este decreto, o director do caminho de ferro modificará convenientemente a escripturação e a contabilidade.

O director do caminho de ferro continuará a ser auctorizado a nomear o pessoal assalariado, com exceção dos machinistas e fogeiros, e a admittir, em casos de urgente necessidade e nos limites dos respectivos quadros, todos os demás empregados; sujeitando taes nomeações á aprovação do governo, que as manterá ou não.»

Consta que o governo do Transvaal rejeitou a proposta que lhe fizera a Companhia Neerlandesa do caminho de ferro de Pretoria á fronteira portugueza, oferecendo nas suas tarifas uma redução de  $12\frac{1}{5}\%$  para as mercadorias ordinárias e de 20% para a de carvão, madeira e ferros, com a condição d'aquelle governo lhe prorrogar a concessão por mais 10 annos.

Esta resolução prejudica o nosso caminho de ferro.

Segundo o ultimo numero da «Africa Review», o governo portuguez poz á disposição do governador de Lourenço Marques os fundos necessários para os melhoramentos no caminho de ferro e desenvolvimento da sua rede.

Já ali estão sendo esperadas novas locomotivas de maior força e tambem se aguarda novo e melhor material circulante.

Espera-se que em quatro mezes esteja aquela linha em condições de satisfazer todas as necessidades.

## SOCIEDADE LISBONENSE DE INFORMAÇÕES COMERCIAIS

Fundada em 1918

Rua Augusta, 213, 3.<sup>o</sup>, Esq.<sup>o</sup> — Telefone 25880

LISBOA

Correspondentes em todos os pontos do paiz, ilhas e colônias e Representantes em Portugal de VARIAS CONGENERES DO ESTRANGEIRO

## Termas de S. Pedro do Sul

A melhor estância de cura e turismo, as suas águas são maravilhosas e eficazes nas várias doenças de reumatismo e aparelho circulatório.



Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51

LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

# CRÓNICA

## INTERNACIONAL

Por PLÍNIO BANHOS

### O PERIGO AMARELO

**C**OMO já é do domínio público, o governo japonês já aprovou o orçamento adicional de quatrocentos milhões de "Yen" para fazer frente às despesas da guerra com a China.

O total das despesas excepcionais na China do Norte atingiu até agora 107 milhões. Os créditos actuais nesta parte da Nação elevarão o orçamento de 1937-1938 a cerca de 3.397 milhões, em vez de 2.303 milhões em 1936-1937. Prevê-se, pois, que as despesas aumentem para um bilião, mesmo sem o agravamento excepcional da situação.

É lér o seguinte:

«De Dairem, informam que o embaixador do Japão na China, que se encontrava em Tien-Tsin, chegou aquela cidade e declarou aos jornalistas que havia de fazer todos os esforços do sentido de evitar um choque entre os Exércitos japoneses e chinês. «O meu governo — disse — pôs, já, o de Nanquim em guarda contra o perigo, que seria o envio de tropas chinesas para o Norte. envio esse que representaria violação do acôrdo de Hoyinchin, e impediria a solução local que o meu governo deseja. A não terem em conta êstes avisos dos japoneses, às autoridades nanquينenses se deverão endossar todas as responsabilidades das consequências eventuais do seu acto. Queremos evitar o conflito, mas receamos que os nossos esforços não dêem resultados».

Donde se conclue que o novo crédito japonês de quatrocentos milhões de "Yen" corresponde, apróximadamente, a um bilião oitocentos e quarenta milhões de escudos.

Por sua vez, o presidente do Conselho Político Chinês, Wang-Ching-Wei, pronunciou em Nanquim, um discurso, que foi rádiofundido. «Se um país forte pôde empreender uma campanha ofensiva, na mira dum a vitória rápida, a China, pois fraco, deve procurar a sua salvação na guerra de resistência.

Acrescentou ser necessário que a China detenha o avanço japonês. Uma formal declaração de Guerra.

Nesta conjuntura, a China deve contar só consigo, nesta guerra defensiva, porque as outras potências, mesmo as amigas e defensôras da Justiça, hesitarão em entrar na liça unicamente para socorrer um país atacado.

O chamado Perigo Amarelo que já vem há longo tempo por detrás da cortina branca dos ocidentais.

### ESPAÑHA

SALAMANCA — As tropas de Franco continuam a tomar posições estratégicas, enquanto que os vermelhos se põem em fuga incendiando casas e saqueando igrejas.

Foi aqui recebida a notícia, de resto já esperada, de que Moscovo quere jogar a cartada final.

Estaline quere que, ainda êste mês, se trave, em Espanha a batalha decisiva.

### JAPÃO

TÓQUIO — A cidade de Tsing-Tao foi evacuada pelos chineses, tendo a luta entre japoneses e chineses atingido, a favor dos primeiros a antiga capital da colónia alemã.

CHANGAI — Os aviadores nipónicos desenvolvem grande actividade entre Pequim e Tien-Tain.

### ITÁLIA

ROMA — As modistas italianas começam a imprimir extractos dos discursos de Mussolini nos vestidos das suas clientes. "Il Lavoro Fascita" conta que foi vista uma senhora muito elegante, passeando nas ruas, com um vestido no qual se liam, impressas, algumas das mais célebres frases combativas do Duce.

### EGITO

CAIRO — Nahas Pachá, presidente do Conselho, renunciou à sua viagem de recreio a Karlsbad e á sua participação na próxima sessão da S. D. N.. Surgiram algumas dificuldades na constituição do governo, mas espera-se que elas sejam brevemente resolvidas.

Por proposta do rei, o novo gabinete sofreu algumas modificações, à última hora. Bassioni trocou a sua pasta com Mjamed Mahmud Kall. O ministro do Comércio, Goman, assumirá interinamente a pasta da Higiene.

### RÚSSIA

MOSCOU — Foi fusilado o delegado dos soviets para negócios externos na Ucrânia e entraram nas prisões da G. N. P. três chefes militares.

### ESCÓCIA

WICK — O dr. A. O. Curie, conhecido arqueólogo de Edimburgo, descobriu perto do mar, em Freswick (Caithness), as mais antigas habitações dos Vikings até agora conhecidos na Escócia. Apenas se conheciam nas ilhas Orkney e Shetland, a-pesar-de se saber que Caithness foi ocupado pelos Vikings.

## CINCO

É um produto analisado composto de AMIDOS de varias farinhas e outros sucedâneos de elevado poder nutritivo, separado por todos os organismos :

(CAFÉS: DESDE 5\$60 A 12\$00)

Torrefacção Modelar, Ltd.

TELEFONE 43355

LISBOA

DE  
ALFREDO CINTRA


**PARTE OFICIAL**
**MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES**
**Direcção Geral de Caminhos de Ferro**

O «Diário do Governo», n.º 191, I série, de 17 de Agosto, publica o seguinte decreto :

**Decreto-lei n.º 27:962**

Considerando que o decreto n.º 27:840, de 9 de Julho último, é omisso quanto à indicação da entidade a quem deve ser entregue o activo da Companhia do Caminho de Ferro Tejo-Oceano-Sado, incluindo os estudos, projectos e bens mobiliários, e do organismo que deve efectuar o pagamento da indemnização de 700.000\$00, fixada no referido diploma;

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2 do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte :

**Artigo 1.º** — Todo o activo da Companhia do Caminho de Ferro Tejo-Oceano-Sado, constituído pelos estudos e projectos elaborados e demais bens mobiliários, constantes do respectivo inventário, será entregue à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que lhe dará o destino conveniente.

**Artigo 2.º** — A indemnização de 700.000\$00 devida à referida Companhia, nos termos do decreto n.º 27:840, de 9 de Julho findo, será paga pela verba mandada inscrever pelo decreto n.º 27:735, de 27 de Maio último, no orçamento do Fundo Especial de caminhos de ferro, em conta do art. 11.º «Encargos administrativos» n.º 2) «Diversos encargos do Fundo Especial de caminhos de ferro».

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

O «Diário do Governo» n.º 192, II série, de 18 de Agosto publica a seguinte portaria :

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 sobrante e alienável uma parcela de terreno, com a superfície de 149 metros quadrados, à esquerda da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 1, 427, 47 e 1, 449, 41, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22.562, de 23 de Maio de 1935.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Silvade, concelho de Espinho e distrito de Aveiro, e confronta ao norte com o Ribeiro de Silvade, ao sul com Manue Alves Marques, ao nascente com o Ribeiro e Manuel Alves Marques e ao poente com o caminho de cerro do Vale do Voga.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto.

O «Diário do Governo», n.º 193, II série, de 19 de Agosto publica o seguinte :

**4.ª Repartição**

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o art. 2.º do decreto n.º 19.881, aprovo o projecto dos tabuleiros metálicos destinados a substituir os existentes do pontão situado ao quilómetro 79,028,85 da linha de leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses,

**Rpartição dos Serviços Gerais**
**Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral**

O «Diário do Governo», n.º 189, II série, de 14 de Agosto publica os seguintes despachos :

Declara-se, para os devidos efeitos, que António dos Santos Almeida, classificado em terceiro lugar no concurso para o preenchimento dos lugares de escriturários de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, conforme lista de classificações publicada no «Diário do Governo», n.º 160, II série, de 12 de Julho findo, desistiu, na data de 15 do mesmo mês, da nomeação que lhe competia para um dos referidos lugares.

Por portaria de 7 do corrente mês, visada pelo Tribunal de Contas em 12, sendo, sendo devidos emolumentos, nos termos de decreto n.º 22.257 :

Raúl Machado Lopes de Barros, primeiro oficial do quadro permanente desta Direcção Geral — colocado no lugar de chefe de secção do mesmo quadro, nos termos do § único do artigo 7.º do decreto-lei n.º 26.115, de 25 de Novembro de 1935.

O «Diário do Governo», n.º 190, II série, de 16 de Agosto publica os seguintes despacho :

Por contratos de 29 de Junho próximo findo, visados pelo Tribunal de Contas em 9 do corrente mês, sendo devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22.257 :

José de Espregueira Mendes, engenheiro civil — nomeado, mediante concurso, engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, nos termos do disposto nos artigos 21.º, 23.º e 27.º do decreto-lei n.º 26.117, de 25 de Novembro de 1935, cessando por este motivo a sua situação de contratado, nos termos do artigo 47.º do mesmo decreto-lei.

António Alfredo Sanches de Castro da Costa Macedo, engenheiro civil — nomeado, idem, idem, idem sendo por este motivo rescindido o anterior contrato.

Por contratos de 26 de Julho último, visados pelo Tribunal de Contas em 9 do corrente mês, sendo devido emolumentos, nos termos do decreto n.º 22.257 :

Ricardo Pinto da Costa Leite, engenheiro civil — contratado nos termos do artigo 36.º do decreto-lei n.º 26.117, de 25 de Novembro de 1935, para prestar serviço da sua especialidade em estudos de caminhos de ferro, cessando por este motivo a sua situação de contratado, nos termos do artigo 47.º do mesmo decreto-lei.

Cornélio Fogaça Guimarãis, engenheiro civil — contratado, nos termos do artigo 36.º do decreto-lei n.º 26.117, para prestar serviço da sua especialidade em estudos de caminhos de ferro, sendo por este motivo rescindido o anterior contrato.

Carlos de Castro Pereira Pais, engenheiro, contratado, da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos trinta dias e licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19.478.

Júlio Fernandes, contínuo de 2.ª classe do quadro permanente, idem, idem — idem, trinta dias.

O «Diário do Governo», n.º 192, II série, de 18 de Agosto publica as seguintes portarias :

Flávio José da Costa Borges, engenheiro civil de 3.ª classe,

contratado, desta Direcção Geral — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19.478.

Cornélio Fogaça Guimarães, engenheiro contratado, idem, — idem, idem, trinta dias.

António Duarte da Silva Casanova, fiscal, idem — idem, idem, trinta dias.

Por portaria de 7 de Agosto, anotada pelo Tribunal de Contas em 12:

Artur Pereira, escriturário de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral — desligado do serviço a contar de 28 de Julho último, para efeitos de aposentação, nos termos do artigo 1.º do decreto n.º 25.317, de 13 de Maio de 1935.

O «Diário do Governo», n.º 193, II série, de 19 de Agosto publica o seguinte:

Por contrato de 23 de Julho próximo findo, visado pelo Tribunal de Contas em 13 do corrente, sendo devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22.257:

João Soares Barbosa — nomeado escriturário de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, ao abrigo do disposto nos artigos 21.º, 23.º e 27.º do decreto-lei n.º 26.117, de 23 de Novembro de 1935.

#### Divisão de Via e Obras

##### Fundo Especial

O «Diário do Governo», n.º 192, II série, de 18 de Agosto publica a seguinte portaria:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o

auto de recepção definitiva da empreitada n.º 7, construção de uma rampa de acesso ao cais e pavimentação do pátio de mercadorias da estação de Juncal, na linha do Douro, adjudicada a Justino Teixeira, aprovar o referido auto, e bem assim declarar o citado empreiteiro quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

#### Repartição de Exploração e Estatística

O «Diário do Governo», n.º 193, II série, de 19 de Agosto publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado por despacho de S. Ex.ª o Ministro, de 7 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, reduzindo ao mínimo de 7 toneladas, ou pagando como tal, exigido para as remessas de carvão vegetal a granel, para 5 toneladas nas linhas do Norte de Portugal e para 6 nas linhas das restantes empresas, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses com o acôrdo das restantes empresas ferroviárias.

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado o projecto da tarifa de camionagem entre a estação e a vila de Mapa, combinado com as diversas empresas ferroviárias, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

— ESTE NÚMERO FOI VISADO —

— PELA COMISSÃO DE CENSURA —

# Siemens Reiniger

S. A. R. L.

**Aparelhos para RAIOS X**



Aparelhos de ondas curtas por faiscadores

**ELECTROMEDICINA**  
**ELECTRODENTÁRIA**

**LAMPADAS DE RAIOS**  
Ultra-Violetas e Infra-Vermelhos

**ORIGINAL HANAU**

**LISBOA — Rua de Santa Marta, 153**

**Telefone 44329**

**Telegramas: «Electromed»**

# TALVEZ NÃO SAIBA...

que já em Setembro  
Lisboa terá mais uma  
Estação telefónica:

## Estréla

com a capacidade de:  
**10.000 Linhas**

■■■■■  
**Talvez não saiba...**

o que significa mais esta  
estação da A. P. T....

**EDIFÍCIO, 600 CONTOS**  
(Compra e adaptação)

**EQUIPAMENTO AUTO-**  
**MÁTICO, 6.000 CONTOS**

**NOVA RÊDE DE CABOS,**  
**800 CONTOS**

■■■■■  
**«Mais Telefones»**  
representa mais  
dinheiro para a Nação

**INSTALE TELEFONE:**

Chamadas a \$45, \$35, \$30 até  
\$25!! Sem duração de tempo!



## The Anglo Portuguese Telephone Cº Ltd.

Rua Nova da Trindade, 43 — LISBOA

# LUSALITE

*Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalizações de agua, gaz e vários produtos químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes subterrâneas electricas e telefonicas, etc.*

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.<sup>DA</sup>

RUA DE S. NICOLAU, 123 — LISBOA — Telefones 23948 e 28941

Enderêço telegráfico: LUSALITE

## FREINAGE - SIGNALISATION - CHAUFFAGE

COMPAGNIE DES FREINS & SIGNAUX WESTINGHOUSE

Siége social: 23, rue d'Athènes, Paris (IX<sup>e</sup>)

Usines à Freinville-Sevran (S. & O.) et à Pons (Charente-Inf.<sup>r6</sup>) -- FRANCE

## AGUA DAS LOMBADAS

GASOSA NATURAL

A única de efeitos absolutamente imediatos

Medicinal e de mesa

A venda em toda a parte

Dep. em LISBOA: 114, Avenida da Liberdade, 118 — Telef. 24240

## Casa do Diabo

SILVA & NASCIMENTO, LIMITADA  
LOTARIAS, TABACOS E VALORES SELADOS

Enquanto o Diabo esfrega um olho melhora-se a nossa vida  
Compre o seu jôgo na «Casa do Diabo» e terá tudo o que ambiciona

18-R. Eugénio dos Santos-20 — LISBOA — Telef. 27912

TELEFONE 2 7303

## ISIDRO

Vende por conta dos proprietários e com sua Autorização: Prédios Modernos, Prédios Antigos, Moradias; Bonitas Quintas e grandes herdades; trespassa lojas de todas as qualidades, em todos os bairros da capital. Todos os negócios são fechados na presença dos proprietários e os respectivos sinais são também recebidos pelos Proprietários. Negoceia com a maior lealdade. Dá informações Comerciais e Bancárias, a todos os clientes que desejarem.



ISIDRO SILVA Comerciante Registado no Tribunal do Comércio

Rua Eugénio dos Santos, 39-3.<sup>o</sup> — LISBOA

## PHILCO TRANSITONE

Rádio-receptôr para automóveis e barcos a motor

A marca mais popular de todo o mundo. ♦ O receptôr preferido pelas polícias Americana e Inglesa para equipamento das suas viaturas. O rádio inteligentemente escolhido pela grande maioria de fabricantes de automóveis americanos, para equipamento standard dos seus productos

AUTO-RADIOFONICA, L.<sup>DA</sup> — Rua Braancamp, 62-64

Tel. 40630

**M A G E S T I C**  
MARCA REGISTADA

Tinta cinzenta metálica para pontes e costados de navios

**B I T U M I N A**  
MARCA REGISTADA

Verniz preto para chassis e construções metálicas

ALVAIADES E ESMALTES

**P O R T U G A L**  
MARCA REGISTADA

E TODOS OS ARTIGOS DA SUA INDÚSTRIA

**Consultas a: F. MARTINS, L.<sup>DA</sup>**  
COMERCIAENTES

DROGAS E PRODUTOS QUÍMICOS

210, Rua de S. Paulo, 212—LISBOA—Telef. 26083

**A duração e regularidade**

de trabalho nas máquinas depende, principalmente, dos ÓLEOS EMPREGADOS. Use V. Ex.<sup>a</sup> exclusivamente os Óleos Minerais



**«AGUIA»** e ficará satisfeito

**A. de Sousa Andrade, Sucessores, L.<sup>DA</sup>**

Rua S. Catarina, 299—PORTO—Telef. 1197

# Hautomobilistas

A primeira garagem ao entrar em Lisboa é a

## GARAGEM ESTRELA DO NORTE

Campo 28 de Maio (Campo Grande) 11 a 19-D

TELEFONE 44569

Ahi encontrareis tudo quanto vos é necessário para o vosso carro, incluindo toda a espécie de reparações:

Mecanica, Bata-Chapa, Carpintaria, Pintura e Electrecista

SOCIEDADE NACIONAL DE GARAGENS LIMITADA

COMPANHIA DE SEGUROS

## “(ACOREANA)”

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

FUNDADA EM 1892

CAPITAL: ESCS.: FORTES 400.000\$

Sinistros pagos até 1935: ESC. 2.444.191\$71

**Agentes Gerais LANE & C.<sup>DA</sup>, L.**

Rua do Alecrim, 22 LISBOA Telef. 22384

## Aprecia BOM CAFÉ?

Puro ou com mistura  
«NÉLITO» é sempre  
um CAFÉ que se impõe

O mais completo sortido de CHÁS

VISITE A

## CASA NÉLITO

289-Rua dos Correeiros-291  
(Em frente da Praça da Figueira)

Tel. 29.562 LISBOA



## Vidal & Vidal (Sucessores)

RUA DA VICTÓRIA, 9

TELEFONE 24788 LISBOA

Mudanças e transportes em todo o Paiz,  
domicilio a domicilio.

Despachos nas Alfandegas.

ORÇAMENTOS GRÁTIS

## Agencia Internacional Aduaneira MANUEL B. VIVAS, LIMITADA

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

Casas em:

LISBOA

VILAR FORMOSO

RUA DO ARSENAL, 124, 1.<sup>o</sup>  
End. Teleg.: TRANSPORTES

(FRONTEIRA PORTUGUESA)

End. Teleg.: VIVAS

PORTO

BEIRAM (MARVÃO)

TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.<sup>o</sup>

(FRONTEIRA PORTUGUESA)

End. Teleg.: VIVAS

## Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental e Ocidental  
Saídas de Lisboa no 2.<sup>º</sup> sábado de cada mês, pelas 12 h.

Carreira rápida da Costa Ocidental  
Saídas de Lisboa no 3.<sup>º</sup> sábado de cada mês, pelas 12 h.

Carreira da Guiné

Saídas de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas

Lisboa—Rua Instituto Virgilio Machado, 14  
(à Rua da Alfândega)—TELEFONE 20052  
Porto—Rua do Infante D. Henrique, N.<sup>o</sup> 9  
TELEFONE 2542

# Produtos "OYARZUN"

**KELVINATOR** — Frigoríficos domésticos e instalações comerciais.

**HOBART** — Moinhos eléctricos para café e diversas máquinas para o ramo de alimentação.

**BIZERBA** — Balanças automáticas.

**TOLEDO** — Básculas automáticas.

Concessionários exclusivos para Portugal:

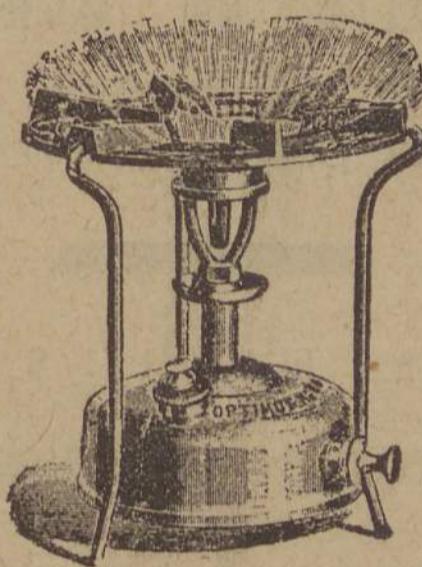
**R. OYARZUN, L.<sup>DA</sup>**

57 — RUA DO MUNDO — 59

Telef. 25822

Teleg. ROYUNARZ

# "A Nova Loja de Candeeiros"



Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigos da VACUUM

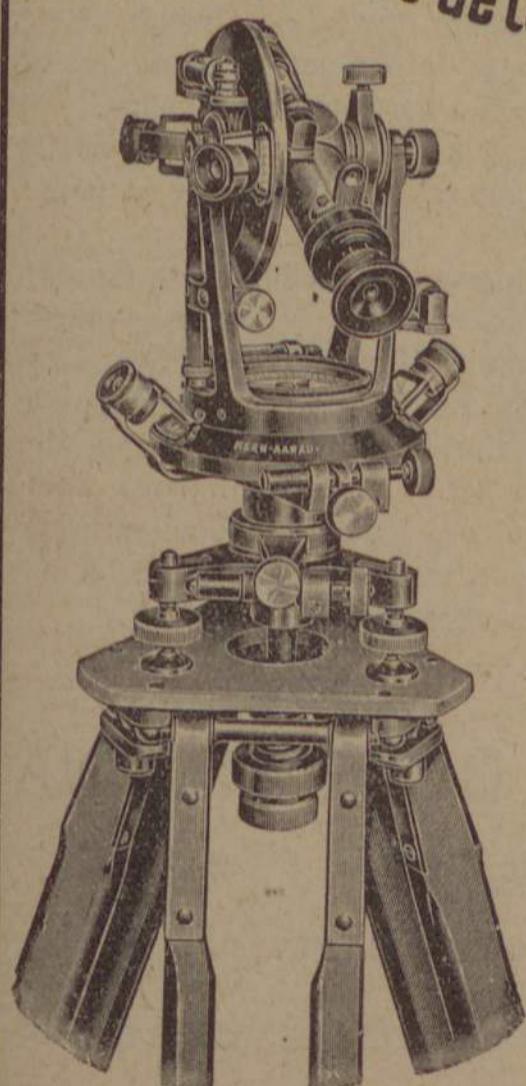
Única casa no género que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertenceu àquela Companhia, tomado responsabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados. Preços da tabela e acabamento garantido.

*R. Horta Séca, 9 - LISBOA - Tel. 22942*



**Kern**  
AAARAU  
SUISSE

*Boîtes de compas de précision*



INSTRUMENTOS  
DE PRECISÃO

**Kern**  
AAARAU

TAQUEÓMETROS

ALÍDADES

TEODOLITOS

BINÓCULOS

Vendas a retalho  
em todas as casas  
da especialidade

AGÊNCIA EM LISBOA

Rua dos Fanqueiros, 15, 2º

**Policlínica da Rua do Ouro**

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2º      Telef. 26519

*Dr. Armando Narciso* — Medicina, coração e pulmões  
ÁS 5 HORAS

*Dr. Bernardo Vilar* — Cirurgia geral, operações  
ÁS 5 HORAS

*Dr. Miguel de Magalhães* — Rins e vias urinárias  
ÁS 10 HORAS

*Dr. Correia de Figueiredo* — Pele e sífilis  
ÁS 6 HORAS

*Dr. R. Loft* — Doenças nervosas, electroterapia  
ÁS 3 HORAS

*Dr. Mario de Mattos* — Doenças dos olhos  
ÁS 2 HORAS

*Dr. Mendes Bello* — Estomago, fígado e intestinos  
ÁS 4 HORAS

*Dr. Filipe Manso* — Doenças das crianças  
ÁS 12 HORAS

*Dr. Casimiro Affonso* — Doenças das senhoras e operações  
ÁS 2 HORAS

*Dr. Francisco Calheiros* — Garganta, nariz e ouvidos  
ÁS 3 1/2 HORAS

*Dr. Armando Lima* — Bôca e dentes, prótese  
ÁS 12 HORAS

*Dr. Aleu Saldanha* — Raio X  
ÁS 4 HORAS

**ANÁLISES CLÍNICAS**

# Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES—Esc. (ouro) 13.500.000\$00  
CAPITAL OBRIG.— Esc. (ouro) 44.165.070\$00

SÉDE EM LISBOA

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:  
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros  
1.347. Distância do Lobito à região mi-  
neira da Katanga: Quilómetros 1.800

COMPANHIA DE SEGUROS



# Européa

Capital realizado: 560.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, 1.<sup>o</sup>

TELEFONE 20911

L I S B O A

Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para  
seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.

# Abecassis (Irmãos) Buzaglos & C.<sup>a</sup>

Praça do Municipio, 32-2.<sup>o</sup>  
L I S B O A

Rua 31 de Janeiro, 15  
P O R T O

Superfosfato de Cal  
Sulfato de amonio Nitrato de sodio  
**CAL AZOTADA**  
Fosfato Tomaz (Escorias), Cloreto e Sulfato de potassio

Adubos químico-mixtos e químico-organicos. Formulas adequadas a todas as culturas, conforme a natureza da terra

Percentagens absolutamente garantidas por analise

Guanos de peixe, simples e preparados, Purgueira e Ricino  
**Adubos Concentrados "KURFOS"**

A nossa SECÇÃO AGRONOMICA responde, gratuitamente, a qualquer consulta sobre adubações

## SULFATO DE COBRE E ENXOFRE

# Depurativo Dias Amado

Há algumas dezenas de anos que êste conhecido específico, se afirma como um poderoso anti-sifilitico, tendo a sua aplicação clínica causado verdadeiro assombro.

Os doentes encontram nêle o seu elixir da vida, assim purificando o sangue, reconhecem rapidamente os benefícios que êle origina.

Sucederam-se os diplomas, as medalhas de Grande Prémio, obtidas em exposições feitas em vários países e atestados de sumidades científicas: Ex. mos Srs. Drs. Angelo da Fonseca, Augusto Rocha, Prof. Charles Lepierre, etc., provando a superioridade do nosso preparado.

Em tôdas as afecções sifiliticas, escrofuloses, linfatismo, eczemas, herpes, úlceras e em tôdas as enfermidades originadas nas impurezas do sangue e linfa o seu emprêgo produz resultados brilhantes.

DEPÓSITO GERAL:

## FARMÁCIA ULTRAMARINA

Rua de S. Paulo, 101—L I S B O A

TELEFONE: 21771

Consultas médicas diárias

# A Pelicula das Boas Fotografias



GARCEZ, L.<sup>DA</sup>  
RUA GARRETT, 88 ..  
LISBOA

# Adega Regional de Colares

FUNDADA EM 1931

Grémio de Viticultores

Sede: COLARES-BANZÃO

Telefone: COLARES 10

Telegramas: «Regional Colares»

Instituição oficial que labora em comum as „uvas características da região de Colares, e que garante, com a sua direcção técnica e fiscalização, a genuinidade e pureza dos vinhos por essa forma fabricados.

«Não é de louvaminha, nem de lisonja, que tenho a satisfação de lhes afirmar que trouxe da visita à vossa Adega a melhor impressão, sob todos os pontos de vista, moral, material e social e designadamente aquela relevante percentagem de acção humanitária, que é a faceta altamente simpática da vossa utilíssima organização».

(CASA DO DOURO)  
GRÉMIO DOS VINICULTORES  
DO CONCELHO DE ALIJÓ

Alijó, 27 de Janeiro de 1936

Pela Direcção

a) Manuel Carvalho de Mattos