

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

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

COMÉRCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINAN-
ÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO
e AVIAÇÃO / OBRAS PUBLICAS / AGRICULTURA
MINAS / ENGENHARIA / INDUSTRIA / TURISMO
E CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone: P B X 2 0158



BOVRIL

FORTALECE
OS FRACOS

AGENTES EM PORTUGAL

A.L. SIMÕES & PINA, L^{DA}

R. DAS FLORES. 22. 22A

LISBÔA

*—Não quero isso!
prefiro Bovril!*

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 facêta altamente simpática da vossa utilíssima organização».

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

Alijó, 27 de Janeiro de 1936

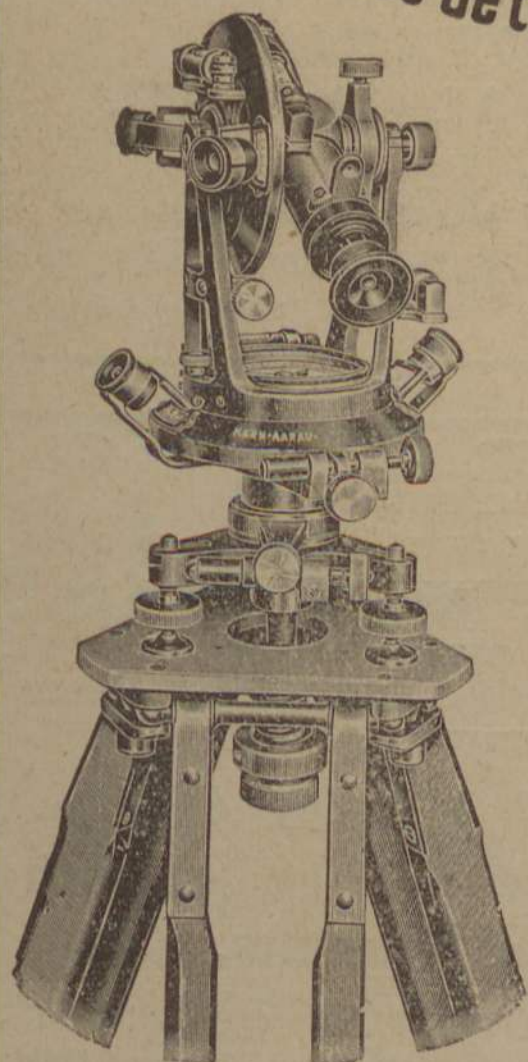
Pela Direcção

a) Manuel Carvalho de Mattos



Kern
AARAU
SUISSE

Boîtes de compas de précision



INSTRUMENTOS
DE PRECISÃO

Kern
AARAU

TAQUEÓMETROS

ALIDADES

TEODOLITOS

BINÓCULOS

Vendas a retalho
em tôdas as casas
da especialidade

AGÊNCIA EM LISBOA
Rua dos Fanqueiros, 15, 2.º

CONTRA A HUMIDADE E SALITRE

CERESIT

SÓ É VENDIDO POR BIELMAN-PORTO

Importador exclusivo:

Materiais de Construção BIELMAN, S. A. R. L.

R. Sá da Bandeira, 189 — Pôrto

Depositário em Lisboa:

S. RAMOS, L.ª

Rua do Cais do Tojo, 71

COIMBRA

LEIRIA

AVEIRO

BRAGÁ

CHAVES

TOMAR

ABRANTES

ALCOBAÇA

COVILHÃ

GUARDA

MANGUALDE

CASTELO BRANCO

FIGUEIRA DA FOZ

NAZARÉ

VILA REAL

Alirio Costa

Ernesto Camilo Korrodi

José Gustavo de Sousa

Guilherme Passos

Eng.º Raul de França Doria

João Ferreira Pinho

Antonio Augusto Salgueiro, L.ª

Alberto Rodrigues Aurelio & Filhos

Casa do Leão

J. Lopes de Aguiar

Ribeiro Torres & Filhos

Manoel Castanheira & Filhos, L.ª

Luiz Neto Braz & Filhos

Eng.º Silvino Brilhante Periquito

Fernandes, Chaves & C.ª

A. Moraes Nascimento, L.ª

(Secção Técnica)

Calçada de S. Francisco, 15, 1.º

LISBOA

Telefone 24700

Máquinas
motores
moinhos
e t a i s

REPRESENTANTES DE:

Winget Limited-Rochester
(Inglaterra)

Betoneiras, britadeiras, máquinas de blocos e elevadores
mecânicos para material de construção

Broderna Skoogs Motorfabrick —
Borlange
(Suécia)

Motores marítimos «Solo», a petróleo e a gasolina

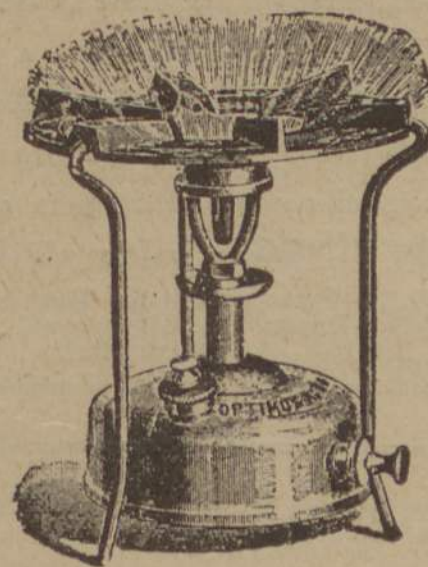
Maximilian Fuchs & C.º-Viena
(Austria)

Moinhos de martelos, moinhos «Ideal-Triunfo», moinhos
de bolas e de discos. Instalações de moagem e trituração
para qualquer produto

Dobbartin & C.º-Hamburgo
(Alemanha)

Zinco, Ferro, Aço, Cobre, Bronze, Latão, Alumínio,
Chumbo, etc., em tubos, barras, chapas, arames, etc.

“A Nova Loja de Candeeiros”



Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentado-
res, Lanternas e todos os artigos da VACUUM

Única casa no género que tem ao seu serviço pessoal
técnico que pertenceu àquela Companhia, tomando res-
ponsabilidade em todos os concertos que lhe sejam con-
fiados. Preços da tabela e acabamento garantido.

R. Horta Sêca, 9-LISBOA-Tel. 22942

Chapelaria Júlio Cesar dos Santos & C.^a

Sucessor: H. BRANCO V. BARROS

Sempre as últimas creações em chapéus de Feltro e Mescla. — Bonets para chauffeur, Exército, Marinha e Sport.

10, LARGO DO CORPO SANTO, 12
2, RUA BERNARDINO COSTA, 6

TELEFONE 2 2209

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

LISBOA

Séde para ondê deve ser dîrigida tôda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

Tinta Anti - Corrosiva

CARSON'S

A tinta mais resistente para tôdas as obras
de GRANDE ENGENHARIA

DEPOSITÁRIOS

MÁRIO COSTA & C.^a L.^{da}

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

M A G E S T I C

MARCA REGISTRADA

Tinta cinzenta metálica para pontes e costados de navios

B I T U M I N A

MARCA REGISTRADA

Verniz preto para chassis e construções metálicas

ALVAIADES E ESMALTES

P O R T U G A L

MARCA REGISTRADA

E TODOS OS ARTIGOS DA SUA INDÚSTRIA

Consultas a: F. MARTINS, L.^{da}

COMERCIANTES

DROGAS E PRODUTOS QUIMICOS

210, Rua de S. Paulo, 212 — LISBOA — Telefone 2 6083

F A S S I O, L.^{da}

Motores industriais «Crossley», a oleos e a gaz pobre, terrestres e marítimos. — **Locomoveis e Cami-**

nheiras «Clayton». — **Tractores** «Oliver-Hart-Parr» e «Allis-Chalmers-Monarch» a petroleo e a oleos, de rodas ou de

rasto contínuo. — **Camions** «Condor» a oleos. — **Cor-**

reias de transmissão «Goodrich», para todas as

industrias. — **Debulhadoras** «Clayton» e «Ajuria». —

Maquinas agrícolas e productos para a Agricultura. —

Maquinas a vapor «Wolf»

LISBOA — Rua Jardim do Regedor, 20

PORTO — Praça da Liberdade, 53, 1.º

BEJA — Largo da Feira

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



QUE POMADA USA?

Qualquer certamente; eis o mal!

SE QUEREIS VOSSOS SAPATOS

LIMPOS E BRILHANTES,

MAS COM A CERTEZA QUE O

CABEDAL DOS MESMOS NÃO

APARECERÁ CORTADO ALGUM

TEMPO DEPOIS, EXIJA SEMPRE

AO VOSSO FORNECEDOR

OU ENGRAXADOR A POMADA



Transportes

para todos os pontos do País

Sociedade Nacional de Garagens, L.^{da}

POR CAMIONETTES APROPRIADAS

Campo 28 de Maio, 11 a 19-D LISBOA

TELEFONE 4 4569

Talvez não saiba

QUE AS LINHAS QUE ATRAVESSAM
AS RUAS DA CIDADE PERTENCEM:
Não só à **COMPANHIA DOS TELEFONES**

M A S

À rede telefonica urbana do Estado

À rede telefonica interurbana do Estado

À rede telefonica militar (M.º da Guerra)

À rede telefonica da G. N. R.

À rede telefonica do M.º das Finanças

À rede telefonica das Alfandegas

À rede telefonica dos Bombeiros Municipais

Às redes telefonicas de diversas associações de Bombeiros Voluntarios

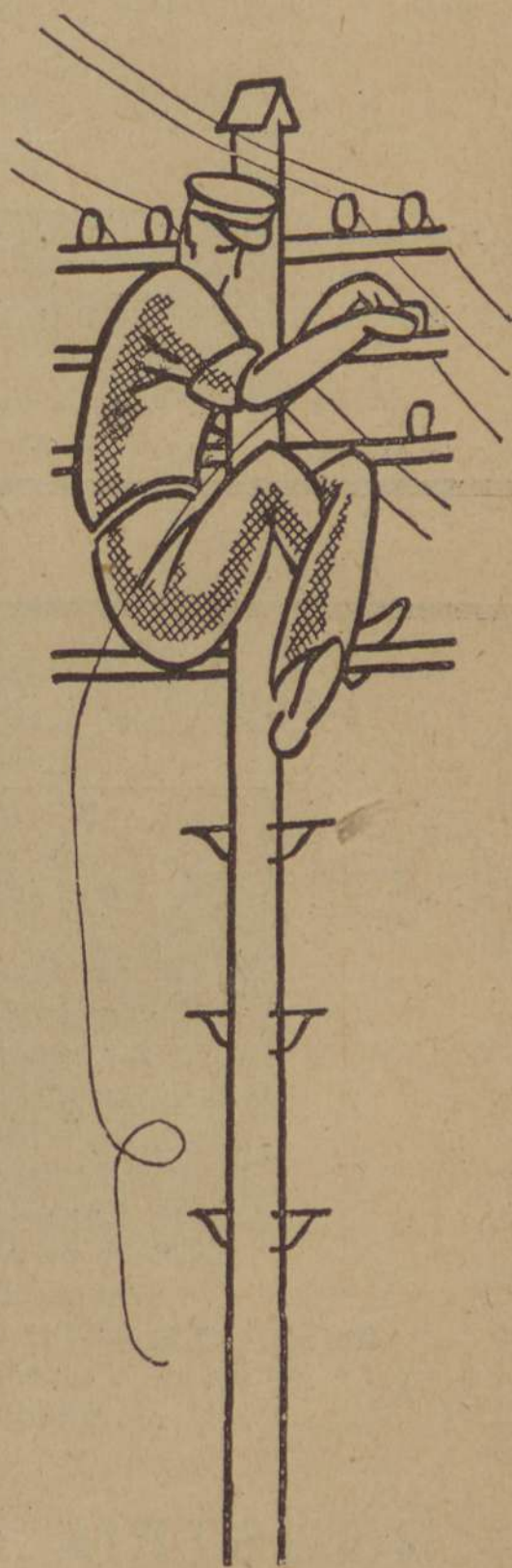
OU SÃO:

Antenas de T. S. F.

Linhas da Companhia Marconi

Linhas telegraficas do Estado

etc. etc. etc. etc.



The Anglo-Portuguese Telephone Co., Ltd.

Rua Nova da Trindade, 43--LISBOA

COMPANHIA DE SEGUROS



Europêa

Capital realizado: 560.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, 1.º

TELEFONE 2 0911

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.

Depurativo Dias Amado

Há algumas dezenas de anos que este 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: 2 1771

Consultas médicas diárias

MÁQUINAS — E — FERRAMENTAS

Espalhadeiras
Reaquecedores
Sopradores
Carros de mão em ferro
Picaretas
Pás
Enxadas
Escôvas de piassaba
Escôvas de aço
Relógios ZENITH para o contróle
de veículos e toda a espécie
de máquinas
etc., etc., etc..

INDÚSTRIA NACIONAL

ENTREGAS IMEDIATAS

Oliveira & Côte Real, L.^{da}

Rua dos Fanqueiros, 62, 1.º

L I S B O A

Telefone: 2 0646

Telegramas: CORAL

EXTINTOR DE INCENDIOS



SALVANTE

FABRICAÇÃO NACIONAL

O mais prático

O mais seguro

Não tem válvulas nem torneiras

SIMPLES-SEGURO

ECONÓMICO

O EXTINTOR

SALVANTE

foi oficialmente aprovado para uso da Marinha de Guerra, pela Direcção da Marinha Mercante para uso de navios mercantes e pelo Comando do Batalhão de Sapadores Bombelros.

DAO-SE FACILIDADES DE PAGAMENTO

Extintores "PRIMEX"

Pistolas "ANTIFYRE"

Antifyre Pump

Aprovados pelas mesmas entidades, para Automóveis, Camionetas, Teatros e Cinemas.

CONSULTE:

F. ROSA PÊGA

Rocio, 93, 1.º D.

Telefone 2 2450

L I S B O A

Fabricam-se dois tipos
Marinha e Industrial
e qualquer outro
tipo de encomenda



FUNDÃO

Igreja Matriz

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— 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, 67-3.º—Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

FUNDÃO, Igreja Matriz. — Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. — Nova e triste etapa do caso dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — O que todos devem saber. — Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal. — Pedido à C. P. — Sociedade «Estoril». — Capitão Humberto Cruz. — A morte de Edith Clark. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Portugal Turístico. — Assentamento de via férrea, por ANTÓNIO GUEDES. — No campo das hipóteses, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Ligação Portugal-Espanha. — Crónicas de Espanha, por CARLOS D'ORNELLAS. — O transporte de Automóveis entre Ayamonte e Vila Real de Santo António. — Caminhos de Ferro Coloniais. — Há quarenta anos. — Parte oficial

1 9 3 7

ANO XLIX

16 DE MARÇO

NÚMERO 1182

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

EDITOR

CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA
General RAUL 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

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
FRANÇA (>) fr. ^{os} . . .	100
ÁFRICA (>) . . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º
Telefone P B X 2.0158
DIRECÇÃO 2.7520

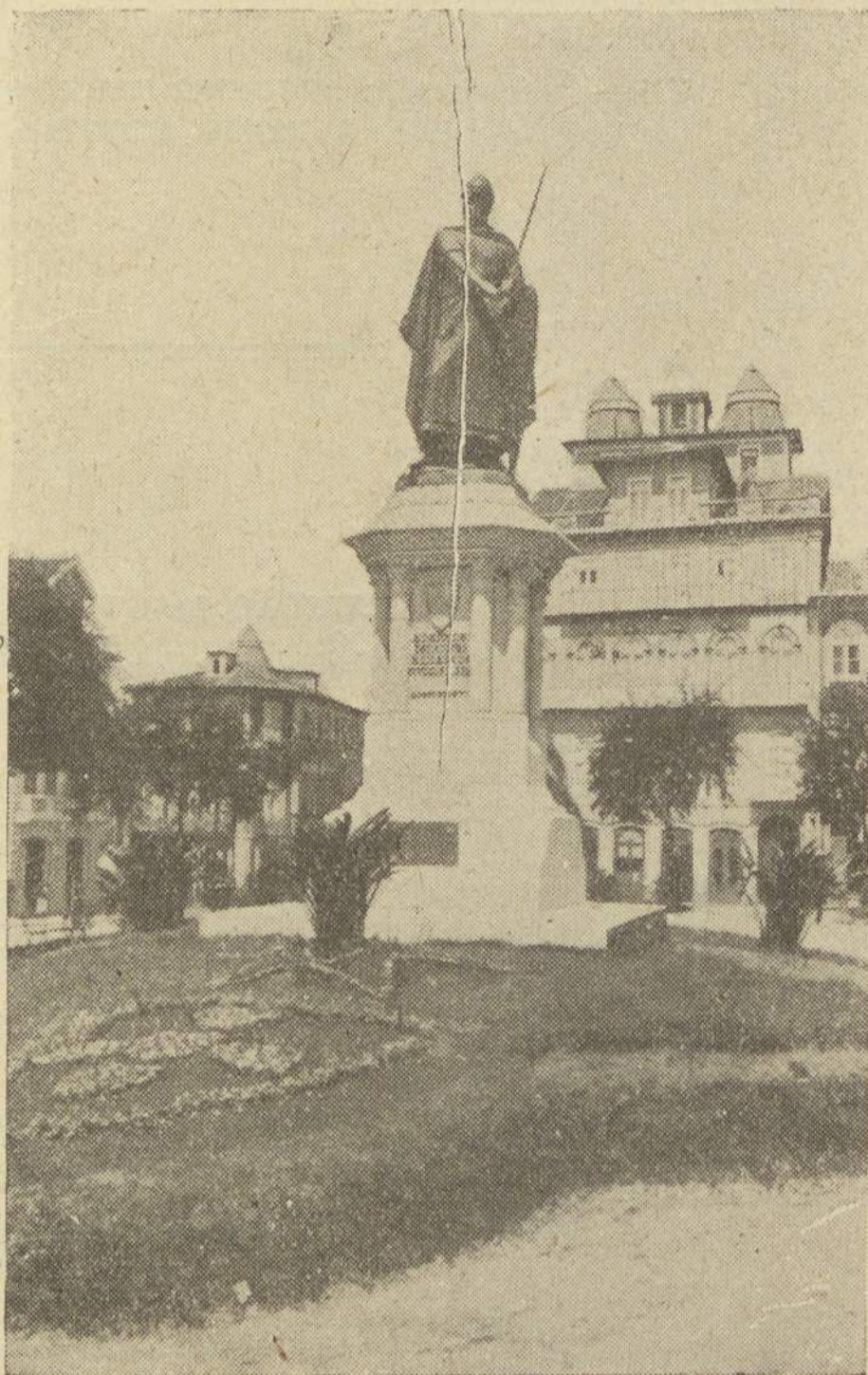
Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

O grande banquete dos combatentes
ferroviários realiza-se na Penha,
da encantadora cidade de Guimarães

Na sala da Direcção desta *Revista* reuniu-se a Comissão Organizadora das festas anuais de homenagem aos antigos componentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Ficou resolvido que, satisfazendo o desejo dos combatentes e em vista das muitas facilidades dispensadas pelas autoridades e outras organizações da cidade de Guimarães, seja ali feita este ano a grande concentração dos antigos oficiais, sargentos, cabos e soldados, expedicionários a França em 1917, e que regressaram a Portugal em 919.

O banquete de confraternização tem lugar no



GUIMARÃIS — Estátua de D. Afonso Henriques

Grande Hotel da Penha e será abrilhantado pela Banda do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, dirigida pelo seu maestro, tenente Armando Fernandes.

Uma comissão composta pelos srs.: tenente Artur da Silva Lameiras, administrador do Concelho; Manuel de Jesus Rebelo da Cruz, comandante do Pôsto da G. N. R.; Joaquim Larangeira dos Reis e Sebastião Mendes, todos de Guimarães, preparará a recepção naquela cidade.

A partida efectuar-se-há no dia 1 de Maio pelas 22 horas.

Assistiram aos festejos os srs. General Raul Esteves e Major Abranches, ministro das Obras Públicas.

Nova e triste etapa do caso dos Caminhos de Ferro do NORTE DE PORTUGAL

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

O decreto lei, que publicamos é a sequência — com 43 meses de intervalo — do que em 5 de Agosto de 1933 privou a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal da própria administração. Deu-se agora solução cabal aos problemas suscitados pela situação da Companhia e pela intervenção do Governo?

Dilo-á a análise que vou empreender dêsse diploma, após tantos artigos consagrados ao assunto durante êsse largo período.

O decreto de 1933 investiu de latos poderes — sem ter em conta a legislação vigente — uma Comissão administrativa, à qual, além das funções de Administração legal foram atribuídas outras especiais, a primeira das quais era a elaboração de um projecto de acôrdo com os crédores no prazo máximo de 6 meses.

Se se contam juro, é a Companhia agravada com a demora; se não se contam, são prejudicados os crédores.

Ora o primeiro acto da Comissão, nos princípios de Agosto de 1933, foi a proíbição da Assembléia Geral, que já estava convocada para o exame de uma proposta financeira, que abrangia a venda das acções em carteira (cêrca de 42.000) por mais de 4.000 contos e a conversão das obrigações, com o que se teria meio de *pagar integralmente aos crédores*.

Porque se não deixou vingar essa negociação? Os prejuizos por essa demora são avultados e injustificáveis. E todavia o relatório do decreto observa que a Comissão apresentou na *oportunidade julgada conveniente as propostas correspondentes aos crédores*.

Pois a oportunidade não era em Março de

1936, após o prazo de 6 meses marcado, há 3 anos portanto?

Ofereceram-se 35 % em princípio e depois 50 % em dinheiro e 60 em obrigações com ameaças de nada pagar, tanto mais que o art. 5.º do decreto de 1933 punha a Companhia, enquanto durasse a Comissão Administrativa, ao abrigo da falência decretada e de execuções.

Ainda em Janeiro último uma Comissão delegada dos crédores dirigia ao Ministro uma exposição, lembrando que em 1935 se prestavam a receber a totalidade dos créditos em prestações e que passado tanto tempo não sabiam o que poderiam vir a receber.

Um dos mais importantes crédores, ao aceitar os 60 % em obrigações declarava, em Fevereiro último, que só o fazia coagido pelas ameaças formuladas e queixava-se de lhe não contarem juro, observando que, segundo solenes declarações oficiais, o Estado é a *primeira pessoa de bem*. Não era pois voluntária a aceitação e sim originada pelas ameaças de nada receber.

* * *

O decreto de 1933 referia-se apenas aos crédores comuns. Quem os classificava como tais? Era o próprio devedor?

Para que se avalie a arbitrariedade de tal procedimento, basta citar um caso frisante.

O sr. Conde de Mafra contraiu um empréstimo de 100 contos sob a sua responsabilidade pessoal e poz essa quantia à disposição da Companhia para pagamento do complemento do cupão em Julho de 1933, o que fôra aceito com a declaração em acta de que o reembolso teria prioridade sôbre qualquer outro

logo que se recebesse do Estado o adiantamento para o juro garantido das obrigações. Nesse crêdor se subrogavam pois os direitos dos obrigacionistas enquanto não fôsse pago.

E como o adiantamento feito pelo Governo tem o destino exclusivo do pagamento do cupão, que aplicação dá a Companhia ao produto do adiantamento recebido do administrador? Poderá haver crédito *mais especial, menos comum*?

Pois bem: êste credor pediu o pagamento. Negou-se-lhe, quando se havia pago empréstimo análogo ao Banco Ultramarino. E como nada se fazia na matéria sem aprovação do Governo, já não era a Companhia, mas o Governo, o responsável por esta negativa. O crêdor recorreu ao Supremo Tribunal Administrativo, que se declarou competente a-pesar-da recusa do Ministro.

O Tribunal dos Conflitos confirmou essa decisão e a matéria está dependente da sentença do Tribunal.

Todos êstes factos são anteriores ao recente decreto, como anterior foi a recusa do crêdor de aceitar apenas 50 %, pois submetia o litígio ao Tribunal Contencioso competente.

Como pode atribuir-se efeito retroactivo ao decreto, que só concede o pagamento integral às expropriações, a dívidas à Caixa do Pessoal, aos adiantamentos do Governo posteriores a Agosto de 1933 e às garantias de juro, e nenhuns outros houve?

Perdão: houve um, que agora me ocorre: o valor do material circulante em dívida, recebido pelas Reparações alemãs.

E todavia bastava que o Estado liquidasse por juizos arbitrais 70 % de *déficits* de exploração da linha do Tâmega, que só por iniquidade baseada num contrato absurdo podem ser impostos à Companhia.

Seriam mais de 2.000 contos que engrossariam as disponibilidades para pagamento aos crêdores.

Assim pois: impedimento de operação

financeira para pagamento integral dos crêdores;

agravamento da situação por se demorar três anos o convénio, com encargos de juros; ameaças aos crêdores para lhes arrancar a aceitação de tardia proposta;

renúncia às compensações por *déficits* da linha do Tâmega;

inqualificável recusa do pagamento integral de um crédito *especial* e não *comum*, equivalente a uma subrogação de direitos dos obrigacionistas;

eis o brilhante balanço da acção da Comissão administrativa para com os crêdores.

Isto sem falar na demora injustificada da abertura do trôço da Boa Vista à Trindade à exploração provisória, que teria dado lugar a muitos centos de contos de aumento de receitas.

E fiquemos hoje por aqui.



O QUE TODOS DEVEM SABER

NOTAS EM CIRCULAÇÃO

Tem sido assunto importante uma noticia que appareceu nos diários da capital que as notas com defeitos eram trocadas até ontem 15, dando esta noticia origem a vários reparos, justificados, o Banco de Portugal publicou uma circular dando os esclarecimentos necessários que o caso requer.

Eis a circular:

1.º — As notas emitidas pelo Banco de Portugal nunca perdem o seu valor e, ainda quando retiradas da circulação, podem elas ser trocadas, tanto na séde como na Caixa Filial e Agências, por outras em curso;

2.º — As notas de suspeita autenticidade e as que, pelo seu uso ou quaisquer accidentes, tenham perdido uma ou duas numerações, as metades de notas, as notas desbotadas pelo emprêgo de quaisquer reagentes químicos ou com os algarismos propositadamente eliminados — são sujeitas a exame na Séde do Banco para o efeito de lhes ser atribuido, se fôr caso disso, o devido valor;

3.º — Todas as notas que não estejam incluídas naquelas a que se refere o número anterior serão obrigatoriamente recebidas pelo Banco, não obstante terem perdido o seu valor liberatório e — por esta expressão deve entender-se que ninguém é obrigado a recebê-las em pagamento, nem pode obrigar os outros a recebê-las; mas o Banco, em qualquer caso, as trocará, como fica indicado em o n.º 1 desta circular».

== ÊSTE NÚMERO FOI VISADO ==
== PELA COMISSÃO DE SENCURA ==

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

DO NORTE DE PORTUGAL

O Diário do Governo n.º 61, I série, de 15 de Março de 1937, publicou o decreto-lei que transcrevemos e comentamos:

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Decreto-lei n.º 27.570

O decreto-lei n.º 27.570, de 5 de Agosto de 1933, determinou que o conselho de administração e o conselho fiscal da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal suspendessem imediatamente as suas funções, sendo substituídos nelas por uma comissão administrativa que, nesse mesmo dia, foi nomeada pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

As atribuições especiais desta comissão administrativa foram definidas no artigo 2.º daquele decreto-lei e do seu desempenho tem ela informado o Governo, por intermédio do Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

O projecto de convenção com os credores, a que se refere o n.º 1.º do citado artigo 2.º, foi assim submetido à aprovação daquele Ministro, e na oportunidade julgada conveniente a comissão administrativa fez as propostas correspondentes a todos os credores por créditos anteriores a 7 de Agosto de 1933, data em que ela tomou posse do seu cargo.

Esta convenção prevê as máximas vantagens que, depois de detido estudo, se julgou ser possível oferecer, e na verdade a grande massa dos credores também assim o entendeu, pois que lhe deram expressa aceitação 107 dos 153 credores, representando 10.062 contos dos 10.356 contos a liquidar, o que corresponde às percentagens de 70 por cento do número de queles e 97 por cento dos créditos.

Nestas condições, a Companhia poderia obter, em harmonia com o direito comum vigente e sem preterição dos direitos dos credores, a homologação de uma concordata, que resolveria a sua situação económica e financeira, mas o Governo entende que, dadas as circunstâncias, nenhuma vantagem haveria em obter, por meio de processo judicial, a resolução do problema, que foi cuidadosamente estudada e comporta para os credores o máximo de benefícios possível.

Estabelece-se assim que receberão integralmente os os seus créditos apenas os credores por expropriações e a Caixa de Secorros e Aposentações do Pessoal da Companhia (respectivamente 60 e 218 contos), atendendo, quanto aos primeiros, as condições especiais em que entregaram à Companhia os terrenos de que ela careceu para o estabelecimento das suas linhas e, quanto à segunda, há conveniência social de assegurar a estabilidade daquela Caixa.

O Estado manterá também integro o seu crédito, de natureza especial por adiantamento reembolsáveis da garantia de juros e amortização de obrigações e pelos subsídios posteriores a 7 de Agosto de 1933, mas fará, como os restantes credores, o sacrificio de 50 por cento no seu crédito anterior àquela data, sacrificio que se verificou ser indispensável para poderem ser-lhes oferecidas as vantagens da convenção que lhes foi proposta e agora se sanciona.

A Companhia é habilitada com os fundos necessários para o cumprimento da convenção pela conversão das suas obrigações em circulação das taxas de juro de 9 por cento a 7,5 por cento na taxa de 5 por cento, com a garantia integral do Estado e o mesmo encargo financeiro para ela.

Nestes termos:

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

Artigo 1.º São reduzidos a 50 por cento todos os créditos sobre a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal anteriores a 7 de Agosto de 1933, devendo a Companhia efectuar o pagamento desses até 31 de Março do corrente ano.

§ 1.º Ficam ressaltados os direitos dos credores que hajam aceitado a liquidação dos referidos créditos por 60 por cento do seu montante, representados em obrigações da emissão autorizada pelo artigo 3.º deste decreto-lei. A estes serão dadas em pagamento, pelo valor nominal, tanto nas referidas obrigações quantas couberem no seu crédito reduzido aos 60 por cento convencionados, pagando a Companhia a dinheiro os mínimos inferiores a 100\$.

§ 2.º Do disposto neste artigo exceptuam-se o Estado pelos adiantamentos reembolsáveis das garantias de juro e amortização de obrigações e pelos subsídios posteriores a 7 de Agosto de 1933, os credores por expropriações e a Caixa de Socorros e Aposentações do Pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Art. 2.º É a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal autorizada a converter todas as obrigações de juro de 9 e 7,5 por cento em obrigações de 5 por cento amortizáveis, do mesmo capital nominal de 100\$00 cada uma e o vencimento dos juros nos mesmos prazos.

§ 1.º Os portadores das obrigações da 1.ª série receberão com o juro vencido em 2 de Julho a im-

P E D I D O Á C . P .

Ex.^{mo} Sr. Director Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses: — Os abaixo assinados, proprietários nas localidades do Sabugo e Vale de Lobos, constituídos em comissão, tendo conhecimento do pedido apresentado a essa Companhia, com data de 26 de Dezembro do ano findo e subscrito por mais de 100 assinaturas de comerciantes e moradores nas localidades servidas pelas estações do Sabugo e da Malveira, solicitando para que ao combóio n.º 2204 seja atrelada uma carruagem mixta para passageiros e acelerada a sua marcha, de forma a poder dar ligação, na estação do Cacem, ao combóio n.º 1308, permitindo a chegada a Lisboa, antes das 9 horas da manhã, aos moradores naquelas localidades, veem muito respeitosamente instar com V. Ex.^a para que seja dado deferimento àquele pedido, pois dêle depende, em grande parte, o desenvolvimento das referidas povoações, sendo de constar que, uma vez satisfeito, o movimento da estação do Sabugo aumente já consideravelmente no próximo verão, com a consequente repercussão durante o inverno.

Com efeito não se justifica que as povoações de Sabugo e Vale de Lobos, distando pouco mais de 20 quilómetros do centro da capital, se encontrem interditas, pela falta de um combóio que chegue a Lisboa antes das 9 horas, a serem habitados por empregados do comércio, estudantes de cursos secundários e superiores, e todos aqueles que necessitam de estar nas suas ocupações até àquela hora, deficiência esta que se faz sentir ainda mais na estação calmosa, vendo-se muitas

famílias obrigadas a limitar, então, a sua permanência nestas localidades, exactamente devido a essa deficiência, motivo porque, a este combóio, deve estar reservado um movimento muito superior ao de todos os outros de idêntica composição (mercadorias com carruagem de passageiros), visto traduzir uma necessidade para a expansão destas povoações.

Com a realização deste combóio deverá coincidir a fixação, no Sabugo e Vale de Lobos, de várias famílias que se vêm impossibilitadas de ali se instalar permanentemente e que aguardam há bastante tempo maiores facilidades de transporte.

Estão os signatários certos de que não necessitarão de recorrer à camionagem, encontrando da parte da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses o benévolo acolhimento a que se julgam com direito, tanto mais que da sua pretensão só devem resultar benefícios para essa Companhia, mas, se tanto fôr necessário, não deixarão de estudar o problema sob este outro aspecto, pois que da sua solução, dependendo o desenvolvimento destas povoações, depende também a valorização das suas propriedades.

E, assim, aguardam o máximo interesse e resolução de V. Ex.^a, certos de que ela virá de encontro aos interesses dos signatários, que neste ponto de vista são comuns com os dessa Companhia, pelo que se subscrevem com a mais alta consideração, *A Comissão de Proprietários do Sabugo e Vale de Lobos.* — Vale de Lobos, 6 de Março de 1937.

portancia relativa ao trimestre de Outubro a Dezembro de 1936 a taxa primitiva de juro.

§ 2.º Os obrigacionistas que o preferirem poderão ser reembolsados a dinheiro. Entende-se que aceitam a conversão os portadores de obrigações que nos cinco dias seguintes à publicação deste decreto não apresentarem as respectivas obrigações com a declaração por escrito de que preferem reembolso a dinheiro, o qual a Companhia se obriga a fazer oportunamente.

Art. 3.º É a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal autorizada a emitir até 468.927 obrigações de 100\$00 e juro de 5 por cento, amortizáveis em trinta e cinco anos, em títulos de uma, cinco, dez, cinquenta e cem obrigações.

§ 1.º O Estado garante o pagamento integral de juros e amortização das obrigações desta emissão, nos precisos termos estabelecidos pelo decreto n.º 20:512, de 6 de Novembro de 1931, para as emissões que a mesma substitue.

§ 2.º Fica a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal isenta do imposto do selo pelas obrigações desta emissão que se destinem a substituir os títulos a converter, em numero de 339.813, e, relativamente a toda a emissão, do imposto estabelecido no artigo 35.º e n.º 4.º da sua alínea B) da lei n.º 1:368, de 21 de Setembro de 1922.

§ 3.º Fica porém sujeita ao imposto do selo fixado no artigo 120.º da tabela anexa ao decreto-lei n.º 21.916,

de 28 de Novembro de 1932, a emissão das restantes obrigações excedentes às mencionadas no paragrafo anterior, o qual ficará a cargo daquela Companhia.

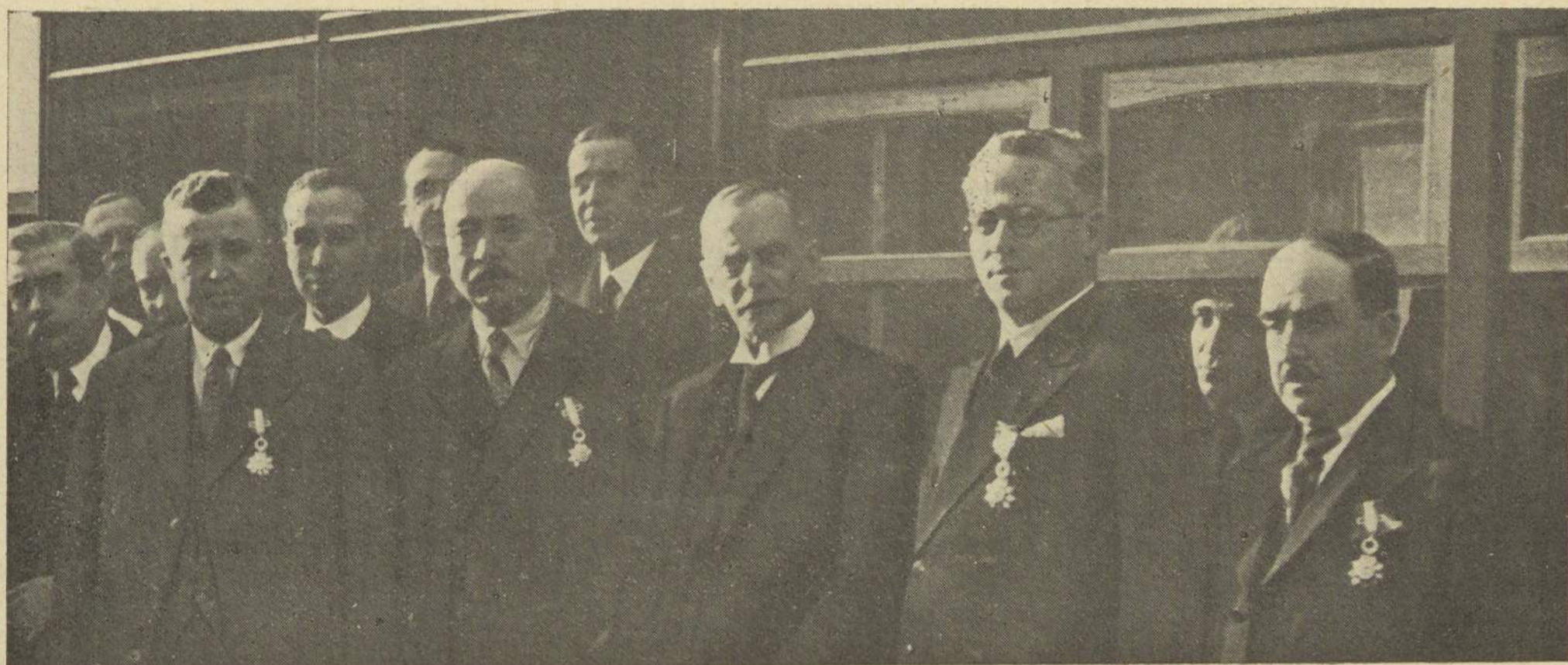
Art. 4.º Fica o Ministro das Obras Públicas e Comunicações autorizado a contratar com a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal a modificação, condicionamento, substituição ou eliminação de qualquer das cláusulas ou a rescisão de qualquer das suas concessões.

Art. 5.º A comissão administrativa da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal convocará, no prazo máximo de noventa dias, a assembleia geral dos acionistas para aprovação dos balanços e contas da gerências de 1933 a 1936, inclusivé, da mesma Companhia, para os fins previstos nos n.ºs 2.º e 3.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:951, de 5 de Agosto de 1933, e para quaisquer outros que entenda conveniente submeter-lhe.

Art. 6.º Este decreto entra imediatamente em vigor.

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

Paços do Governo da República, 15 de Março de 1937. — *António Oscar de Fragoso Carmona* — *António de Oliveira Salazar* — *Mario Pais de Sousa* — *Manuel Rodrigues Júnior* — *Manuel Ortins de Bettencourt* — *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches* — *Francisco José Vieira Machado* — *António Faria Carneiro Pacheco* — *Pedro Teotónio Pereira* — *Rafael da Silva Neves Daque*.



O Chefe do Estado com os quatro operários condecorados

SOCIEDADE «ESTORIL»

INAUGURAÇÃO DE CARRUAGENS

COM a presença do Venerando Chefe do Estado General Carmona, o sr. Ministro das Obras Públicas e o sr. Sub-Secretário de Estado das Corporações, inauguraram-se no dia 14 do passado mês, cinco novas carruagens para passageiros que se destinam à Sociedade «Estoril». Estas carruagens que foram delineadas e construídas, inteiramente por portugueses, são o testemunho do valor profissional do nosso operário. Foi esta cerimónia o justo aprêço por essas qualidades, exaltando-se o valor da indústria nacional, competindo sobremaneira a congénere indústria estrangeira.

A tão simpática festa assistiram também os representantes dos Sindicatos Ferroviários, operários da C. P. e da Sociedade «Estoril», que teve um alto significado, pela condecoração, com o oficialato da Ordem do Mérito Industrial, de quatro dêsses operários.

Lembra-nos ter visto entre outras individualidades de destaque os srs.: General Amílcar Mota, chefe da Casa Militar do sr. Presidente da República; o sr. Fausto de Figueire-

do, dr. António do Amaral Figueiredo; da Sociedade «Estoril», srs. Manuel Belo, Director; Cancela de Abreu e António da Silva Boal; da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, o Director Geral sr. Eng.º Rogério Ramalho; da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, General Raul Esteves, Engenheiro Pinto Osório, administradores; Eng.º Lima Henriques, Director Geral e o Eng.º Branco Cabral, Secretário Geral; do Concelho de Administração das Companhias do Gaz e Eletricidade, os srs. dr. António Centeno, Elio de Melo Rêgo, José Maria Alvares e dr. Domingos Centeno; Eng.º Guilherme Cardim pela Estoril Plage; procuradores à Câmara Corporativa; delegações de operários das oficinas do Barreiro, Santa Apolónia e Estoril, representantes da Imprensa, etc..

Com a composição das cinco novas carruagens formou-se um combóio especial na estação do Cais do Sodré, que saiu logo após a chegada de Sua Ex.^a o Senhor Presidente da República que se fazia acompanhar pelos srs.

General Amílcar Mota e Capitão Silva e Costa, da sua Casa Militar.

O comboio especial, sob as ordens do revisor principal sr. Jaime Carreira chegou a Cascais às 16,05 ou seja 25 minutos depois da partida do Cais do Sodré. Ali aguardavam a chegada o Administrador do Concelho, Tenente António Cardoso, membros da U. N. e muito povo.

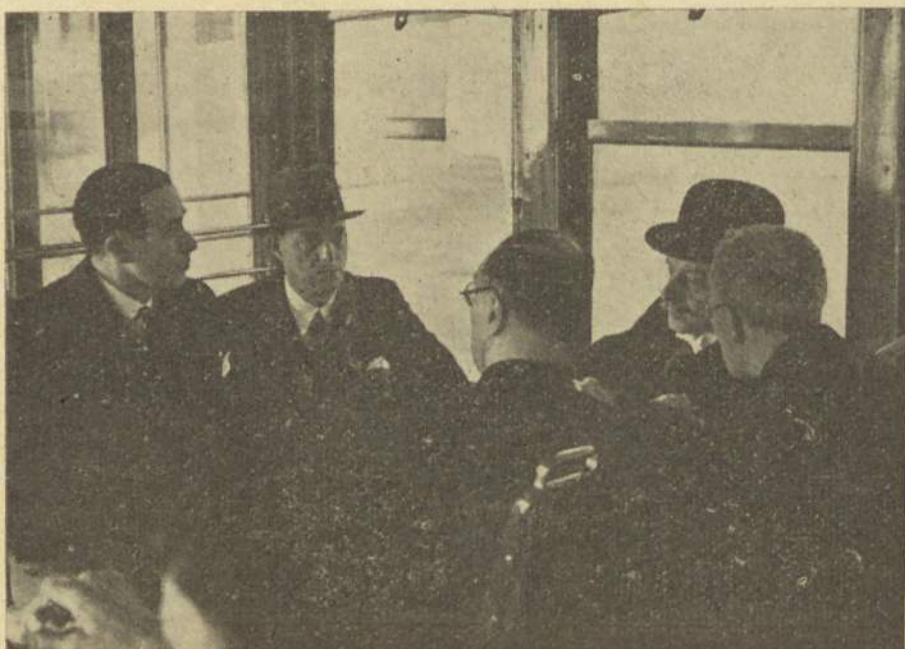
Foi então, que Sua Ex.^a o Senhor Presidente da República condecorou, com a já referida Ordem, os operários Alfredo Garcia, Caetano Verissimo e Carlos Rodrigues Gonçalves, todos contra-mestres das oficinas gerais de Santa Apolónia e ainda o chefe de brigada José Ferreira Pires das oficinas do Barreiro.

Antes de proceder a esta condecoração o Senhor Presidente da República disse — quero felicitar a C. P. por ter ao seu serviço tão bons

e competentes trabalhadores. Felicito também a Sociedade «Estoril» pela sua feliz iniciativa, e todos, engenheiros e operários, que tão superiormente a levaram a cabo.

Podem ter a certeza, êles e todos os operários do País, de que os acompanho com o maior carinho e só desejo que entre êles e o patronato só

amizade e boa compreensão exista. É uma função, esta, de bom entendimento entre todas as classes, que cada vez se torna mais necessária, sobretudo nas horas ameaçadoras que passam pelo Mundo. É para mim motivo do maior regosijo esta constante desco-



O Chefe do Estado com os srs. General Raul Esteves, Major Joaquim Abranches, Engenheiro Vasco Ramalho e Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social



Major Joaquim Abranches, Ministro das Obras Públicas e Comunicações; Chefe do Estado; Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social; Engenheiro Vasconcelos Correia, Presidente da Comissão Administrativa da C. P.; Fausto de Figueiredo; General Raul Esteves; José Maria Alvares, Presidente da Associação Industrial Portuguesa; Engenheiro Vasco Ramalho, Director Geral dos Caminhos de Ferro; Dr. Fezas Vital; Engenheiro Manuel Belo, Director da Sociedade «Estoril»; Dr. António Centeno; Engenheiro Reuter, Administrador das Companhias Reunidas do Gaz e Electricidade; Engenheiro Manuel Pinto Osório, Administrador da C. P.; Engenheiro Lima Henriques, Director da C. P.

berta de humildes trabalhadores, tão zelosos e competentes, facto que profundamente me comove, porque vem realçar homens que até há pouco estavam victados ao mais condenável



Os quatro chefes de secções que foram condecorados

ostracismo. O Estado, marca-os com um sinal de distinção como exemplo a apontar aos mais novos.

A cerimónia da imposição das insígnias foi coroada por uma prolongada salva de palmas.

Terminou assim a festa de inauguração das carruagens, retirando Sua Ex.^a o Senhor Presidente da República para a Cidadela de Cascais. O combóio com todos os convidados, regressou para o Estoril, reunindo-se no Tamariz operários e patrões, numa íntima confraternização, onde a Sociedade «Estoril» ofereceu um lanche.



Capitão HUMBERTO CRUZ

Pela última Ordem do Exército foi promovido ao posto de capitão piloto-aviador o nosso querido colaborador Humberto Cruz, um dos oficiais mais brilhantes da Aviação Portuguesa.



A MORTE DE EDITH CLARK

Noticias de França dizem ter morrido ali, quando efectuava uma descida, a arrojada paraquedista Edith Clark, um nome da aviação mundial e legítimo orgulho da França.

A morte surpreendeu-a com 29 anos, depois de ter efectuado algumas centenas de descidas, em páraquedas, com um sangue-frio e coragem que envolviam a sua figura dum justo ambiente de admiração.

As suas proezas entusiasmaram multidões e pertencia-lhe o «récord» da descida em páraquedas à mínima altura—17^m,5.

ECOS & COMENTÁRIOS

P o r S A B E L

FACSIOSISMO

A propósito do movimento nacionalista espanhol, andam por esses cafés de Lisboa alguns conhecidos elementos perturbadores, espalhando os mais desconhecidos boatos que, felizmente, passados dias se verificam não ser verdadeiros.

Quando da tomada de Badajóz os da cêr apreguavam aos quatro ventos que não era verdade terem os nacionalistas tomado a cidade fronteiriça de Portugal. Quando verificaram que já não se podia encobrir por mais tempo a vitória nacionalista resolveram espalhar que de nenhuma vantagem e importância tinha sido tal vitória.

Depois vieram outras provincias e a seguir Málaga. Era impossível tomá-la diziam eles.

Depois dessa nova vitória passou-se a mesmissima coisa que com Badajóz.

Agora aproxima-se a tomada de Madrid.

Os jornais francezes — a maioria dos quais da esquerda — trazem nas suas páginas um mapa, registando a traços negros o grande avanço das tropas de Franco, desde 8 do corrente até ao dia 13.

O «Excelcior» de 13, traz bem claro o que é o cêrco a Madrid, actualmente quasi em poder das tropas nacionalistas.

Agora que vêm tudo perdido, já Madrid não interessa, pois nada vale. O que agora interessa para a vitória deles, que nós lhe chamar mos derrota, é o ataque a Barcelona.

E assim andam há 8 mêzes esses papalvos impingindo o seu estúpido latim.

O LEGIONÁRIO

O semanário «Estoril» publica no seu último número as palavras de um legionário português — n.º 2069 do 10.º Batalhão — que achamos bem transcrever:

«Se, na Rua, o Néscio te dirigir um remoque pessoal, apela para toda a tua serenidade, olha-o bem de frente, com energia mas sem provocação, e depois... sorri-lhe com desprezo.

— Se o «Vulgo» ofender a «Legião» a que te honras de pertencer, com firmeza mas sem azedume, faz-lhe ver que labora num erro. Diz-lhe que a tua missão não é a de provocar conflitos, que ela é mais nobre. Que sacrificas o teu bem-estar, e desprezarás até a própria vida para defender a Ordem e a Pátria.

— Se, apesar disso, persistir, se à tua serenidade (serenidade que deve ter todo o Legionário) responder com palavras que classifiques de insulto à «Legião», faze o que a tua consciência te ditar,

— Nunca debes provocar ninguém. Nem pelos teus actos, nem pelas tuas palavras, nem pelas tuas respostas.

— Lembra-te, sempre, Legionário: Se queres honrar a cruz de Aviz que ostentas bem patente e te dignifica, respeita os outros, para poderes exigir que te respeitem a ti.

— A maior virtude dum Legionário, deve ser: procurar com o seu exemplo e pelas suas palavras, converter os incrédulos, criar um adepto e nunca um inimigo.

— Nunca te deixes levar por campanhas derrotistas. Desconfia de quem as apregôa; por detraz d'ele, há sempre, ou um «comodista», ou um «despeitado». Comodista, porque não atinge que haja quem se sacrifique pelo Bem-Estar alheio. Despeitado, porque tu, Legionário, com o teu exemplo, conseguiste pôr em foco, a sua mediocridade.

— A ninguém se pede que seja Legionário; mas pode exigir-se que respeitem aquele que o é.



SANTA MARIA

Fonte Mourato



AÇORES

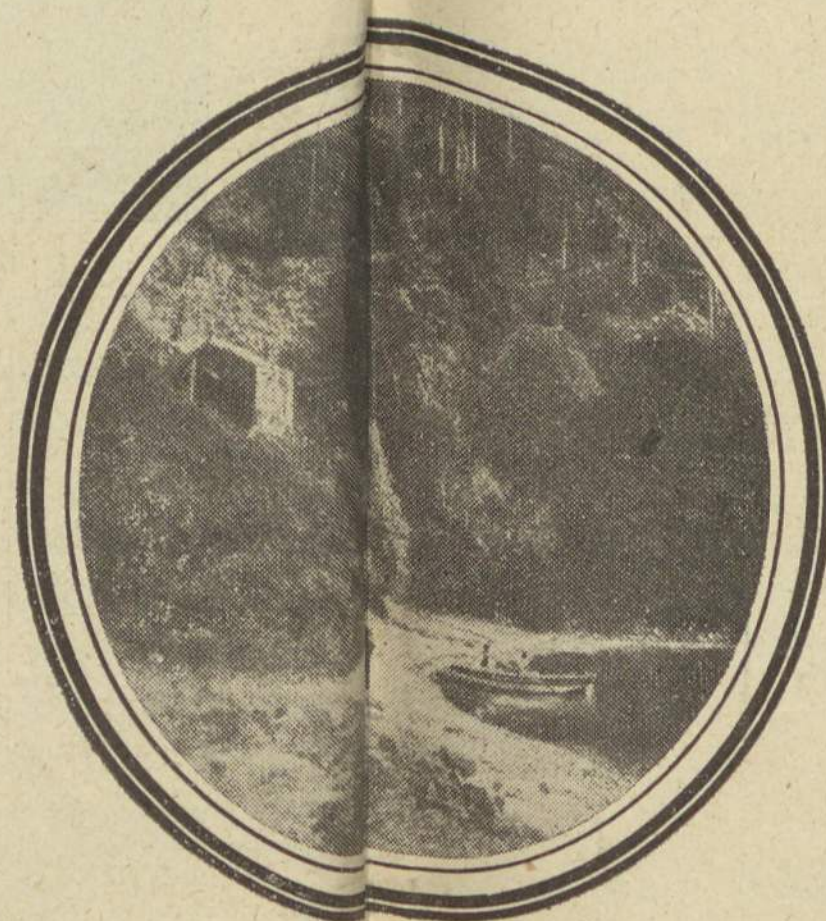
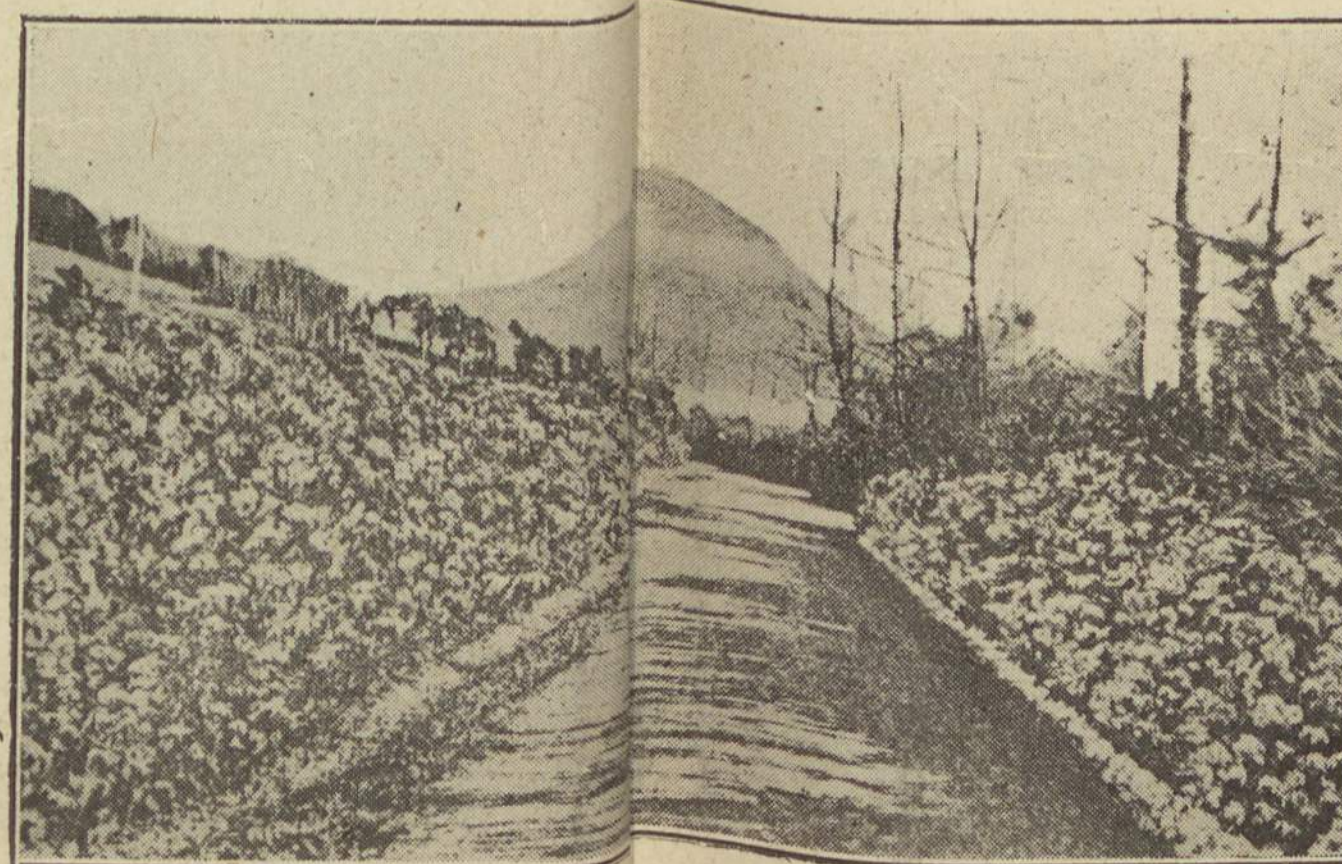
Um aspecto com a orla da praia



SANTA MARIA

Vila do Pôrto

Portugal Turístico

ANGRA DO HEROISMO
Um aspecto da Serrêta

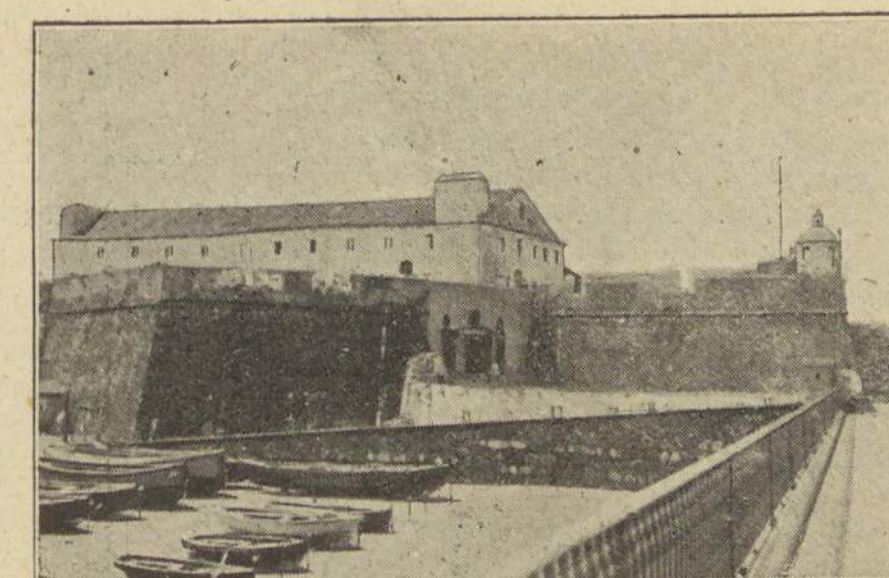
HORTA

Aspecto da estrada, coberto de ortences



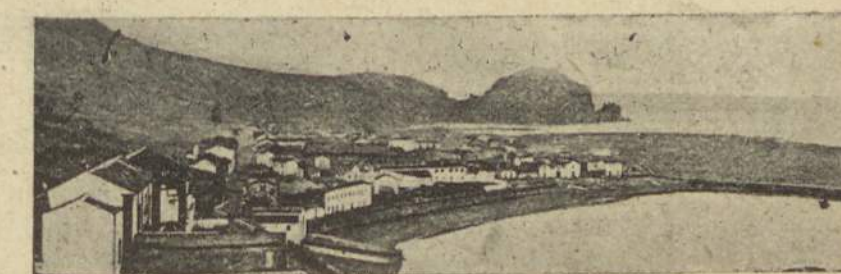
SANTA MARIA

Freguesia de S. Pedro



AÇORES

Castelo de S. Braz



ILHA DO PICO

Vila das Lages

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

PREÇOS PARA ELABORAÇÃO DE ESTIMATIVAS

Por ANTONIO GUEDES

(Continuação)

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PRÊÇO DE APLICAÇÃO				
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	TOTAL
286	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,10 e incluindo balastragem	41.489\$72,0	1.713\$23,4	85\$66,2	25\$69,8	43.314\$31,4
287	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,15 e incluindo balastragem	41.579\$16,7	1.719\$23,5	85\$96,2	25\$78,8	43.410\$15,2
288	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,20 e incluindo balastragem	41.642\$04,1	1.726\$30,7	86\$31,5	25\$89,5	43.480\$55,8
289	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,25 e incluindo balastragem	41.731\$62,0	1.733\$24,5	86\$66,7	26\$00,0	43.577\$63,2
290	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,30 e incluindo balastragem	41.820\$93,4	1.740\$48,2	87\$02,4	26\$10,7	43.674\$54,7
291	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,35, e incluindo balastragem	41.912\$38,1	1.747\$79,8	87\$39,0	26\$21,7	43.733\$78,6
292	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,40 e incluindo balastragem	41.973\$38,8	1.753\$43,0	87\$67,1	26\$30,1	43.840\$79,0
293	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,45 e incluindo balastragem	42.062\$83,4	1.759\$49,6	87\$97,5	26\$39,2	43.936\$69,7

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PRÊÇO DE APLICAÇÃO				
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	TOTAL
294	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância para entrevista de 2 ^m ,50 e incluindo balastragem	42.152\$34,8	1.767\$60,4	88\$38,0	26\$51,4	44.034\$84,6
295	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,55 e incluindo balastragem	42.215\$24,4	1.773\$57,0	83\$63,3	26\$60,5	44.104\$20,2
296	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,60 e incluindo balastragem	42.304\$69,1	1.780\$17,7	89\$00,9	26\$70,3	44.200\$58,0
297	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,65 e incluindo balastragem	42.394\$11,5	1.788\$43,9	89\$42,2	26\$82,6	44.298\$80,2
298	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,70 e incluindo balastragem	42.561\$19,0	1.796\$55,5	89\$82,8	26\$94,8	44.474\$52,1
299	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,75 e incluindo balastragem	42.656\$92,9	1.802\$61,5	90\$13,1	27\$03,9	44.576\$71,4
300	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,80 e incluindo balastragem	42.712\$96,1	1.809\$62,7	90\$48,1	27\$14,4	44.640\$21,3
301	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância para entrevista de 2 ^m ,85 e incluindo balastragem	42.802\$14,3	1.816\$78,9	90\$83,9	27\$25,2	44.737\$02,3
302	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,90 e incluindo balastragem	42.891\$32,6	1.824\$05,2	91\$20,3	27\$36,1	44.833\$94,2
303	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,95 e incluindo balastragem	42.980\$57,5	1.830\$11,8	91\$50,6	27\$45,2	44.929\$65,1
304	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 3 ^m ,00 e incluindo balastragem	43.069\$75,8	1.836\$99,9	91\$85,0	27\$55,5	45.026\$16,2

NO CAMPO

DAS HIPÓTESES

POSSIVEL ASSALTO A UMA ASSEMBLEIA GERAL

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

PROPORCIONOU-ME o acaso o encontro de um velho amigo, que só vejo de longe em longe e que tem o vício da leitura dos meus artigos, sobretudo dos que se referem a caminhos de ferro. Inocente mania!

— *Li os seus últimos artigos com o costumeado aprêço e particularmente o da Gazeta de 1 do corrente, em que era prestada a Eduardo Plácido a tão merecida homenagem como ferroviário eminente que foi.*

— Procurei ser justo e verídico nessa expansão do meu sentimento. Há três anos e meio que monólogo sobre o estranho caso da Norte, sem lograr uma refutação dos meus assertos. *Está de pé quanto tenho afirmado.*

— *Qual será o futuro da Companhia, agora que o seu fundador já não pode acudir em sua defesa?*

Poucos dias antes de morrer comunicava-me ele a sua surpresa por vêr inesperadamente, e sem razão, nos boletins da Bolsa, mencionadas transacções sobre as acções da Companhia, que nada explicava.

«*Que quer dizer este balão de ensaio? Será o prenúncio de algum golpe de preto?*» — dizia.

Indignava-o profundamente o desdenhoso silêncio com que nas esferas oficiais fôra acolhido o plano, que gizara, e para cuja execução tinha elementos financeiros, que só esperavam para entrar em acção o beneplacito da assembleia geral, convocada para Agosto de 1933 e cuja reunião não foi consentida. Seria aprovada a conversão das obrigações de 9 e 7 1/2 % noutras de 5 %. Os crédores seriam pagos integralmente, as 41.000 acções em carteira colocadas ao par e as obras principais concluídas.

Por uma violência sem nome não se consentiu

a reunião da assembleia, nem se deu muito mais tarde a mínima resposta a Eduardo Plácido, que insistiu novamente pela autorização para ser levado a efeito esse plano, mas pela Companhia e não pela intrusa Comissão Administrativa.

— *E afinal, em que pára esse caso dos crédores, com os quais devia ser preparado pela Comissão um acôrdo no prazo máximo de seis meses, conforme preceituava o decreto?*

— Já lá iam quasi quarenta quando se lhes ofereceu 50 % dos seus créditos em dinheiro ou 60 % em obrigações de 5 %, o que muitos, senão a maior parte, recusaram e dos que aceitaram, alguns taxavam de deshonesto a proposta, ao cedem à força das circunstâncias.

E entretanto continuava a perder-se, com grande gáudio da Carris de Ferro do Pôrto e da Camionagem, a avultada receita que há muito podia ser obtida pela vinda dos combóios ao centro do Pôrto, à Trindade.

— *Mas pode a Comissão fazer essa emissão de obrigações resultante manifestamente de uma conversão?*

— Manifestamente não. O próprio decreto n.º 22.951 de 6 de Agosto de 1933 tornava dependentes de aprovação do Governo e da assembleia geral reorganizações financeiras da Companhia e modificações de cláusulas das concessões, bem como as condições da reorganização da Companhia.

— *Como é então que se oferecem aos crédores obrigações de 5 % que nunca foram emitidas?*

— Ora vamos vêr se aventurando-nos no campo das hipóteses, deciframos o enigma. Mas para isso é preciso saber a situação provável numa assembleia geral.

— *Quantas são as acções e que correntes de interesses representam?*

— O capital-acções é representado por 50.000 acções, 41.000 proximamente das quais existem em carteira desde 1932, ano em que a Companhia as comprou.

Com efeito enquanto o Balanço de 1931 menciona em carteira apenas 22 contos de obrigações, o de 1932 acusa 4.323 contos em acções e obrigações.

Das acções em circulação, mais de 3.200 representam votos favoráveis à antiga Administração e cerca de 1.100 estão depositadas em nome de A Mundial. As acções em carteira não têm voto. São apenas um valor realizável.

Desse modo a maioria pertenceria à primeira.

— *Mas se se vender um lote de acções, que fôsse a boas mãos, deslocar-se-ia a maioria, bastando para isso cerca de 3.000 acções, que ao preço de 22\$00 da última cotação custariam pouco mais de 60 contos.*

— Quem sabe se Eduardo Plácido, na sua es-

LIGAÇÃO PORTUGAL-ESPAÑA

Os novos horários da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

A partir de ontem começou a iniciar-se uma nova combinação de horários entre as Linhas dos Caminhos de Ferro de Portugal e as de Espanha, que melhorarão de uma maneira muito apreciável as ligações de comboios entre os dois países e que, num futuro muito breve, completarão as ligações internacionais com a França e além.

Desde o dia indicado, o comboio rápido que parte de Lisboa às 8,40 receberá uma carruagem directa até Salamanca que, suprimindo todos os transbordos, permitirá uma viagem rápida e cómoda.

O horário da referida ligação é o seguinte:

Lisboa	Partida.. 8,40
	Chegada. 12,14
Pampilhosa	Partida.. 12,35
	Chegada. 15,59
Guarda	Partida . 16,15
	Chegada. 17,41
Vilar Formoso	Partida.. 18,11
	Chegada. 18,13
Fuentes d'Oñoro	Partida.. 19,03
	Chegada. 21,03
Fuentes S. Esteban	Partida.. 21,35
Salamanca	Chegada. 23,10

Para os passageiros que se destinam além de Salamanca,

no sentido de Irun, existe um comboio que parte daquela cidade às 23,56, rebocando também uma carruagem-camas.

Do mesmo modo se procede no sentido de Espanha para Portugal, em que a carruagem directa circulará no comboio que partindo de Salamanca às 7,30 será o seguinte horário:

Salamanca	Partida.. 7,30
	Chegada. 9,10
Fuentes S. Esteban	Partida.. 9,41
Fuentes d'Oñoro	Partida.. 12,48
	Chegada. 12,52
Vilar Formoso	Partida.. 14,30
	Chegada. 15,55
Guarda	Partida.. 16,37
	Chegada. 19,40
Pampilhosa	Partida.. 20,09
Lisboa-Rocio	Chegada. 23,57

Como consequência desta alteração de também o comboio n.º 6, correio descendente, da Companhia da Beira Alta sofrerá mudança de horário, o qual será o seguinte:

Vilar Formoso	Partida.. 14,30
	Chegada. 15,55
Guarda	Partida.. 16,50
	Chegada. 19,54
Mangualde	Partida.. 20,20
	Chegada. 21,25
Santa Comba Dão	Partida. 21,45

Pampilhosa Chegada. 22,48, onde ligará com o comboio n.º 2004 da Companhia Portuguesa, que chega a Lisboa-Rocio às 6,06.

tranhesa pela transacção recente sobre obrigações não pressentiu algum tortuoso manejo?

Não seria difícil arranjar essa quantia, relativamente módica, de alguma entidade interessada no domínio sobre a Companhia para assim evitar concorrências nocivas.

Assegurada maioria, submeter-se-ia à Assembleia Geral o projecto de conversão e estaria dado o golpe de preto.

— *Embora fôsse repugnante e profundamente imoral essa manobra, não a devemos excluir do campo das hipóteses possíveis. O que a tornaria mais revoltante seria a sua immediata seqüência à morte trágica e prematura do fundador da Companhia, que esperava da justiça invocada a solução favorável do triste conflito aberto havia mais de três anos.*

— Repugna-me admitir essa hipótese do assalto à assembleia geral pela venda de acções.

E quando alguém o aventasse, o Governo de certo não o consentiria.

Vender acções por preço desvantajoso e arrancadas assim aos cofres da Companhia, onde aguardam valorização, para neles entrarem, dentro em pouco, depositadas para modificar a maioria da assembleia geral; convocar esta a seguir para votar a reorganização financeira, de que se tornaria editor responsável; oferecer obrigações aos credores antes de autorizadas e criadas e rasgar assim os contratos anteriores, exterminando uma Companhia pela instigação dos que a tomaram de assalto, seria rosário tal de monstruosidades que há impossibilidade moral da sua realização.

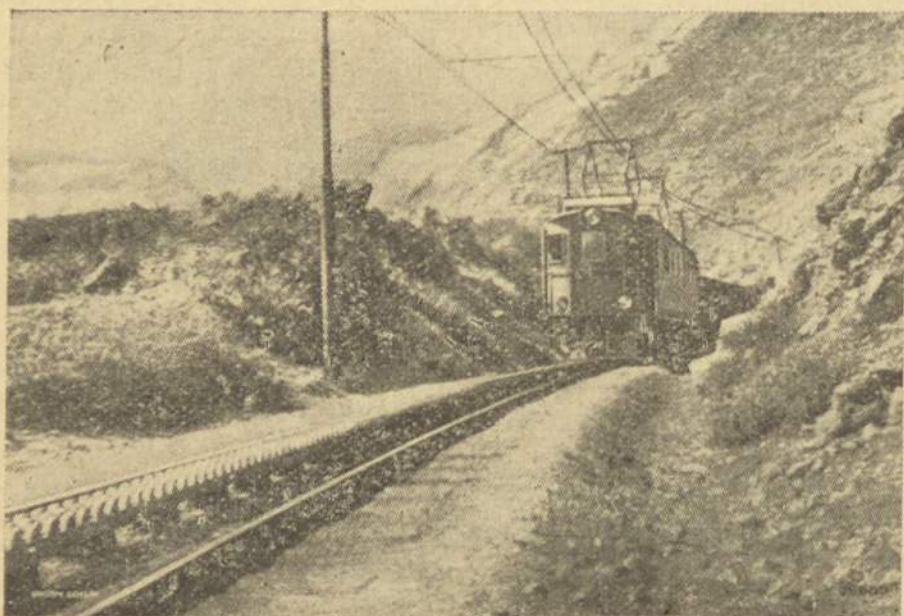
☆

✱ ✱

Nesta altura chegou a hora do comboio, que devia levar para longe o meu velho amigo.

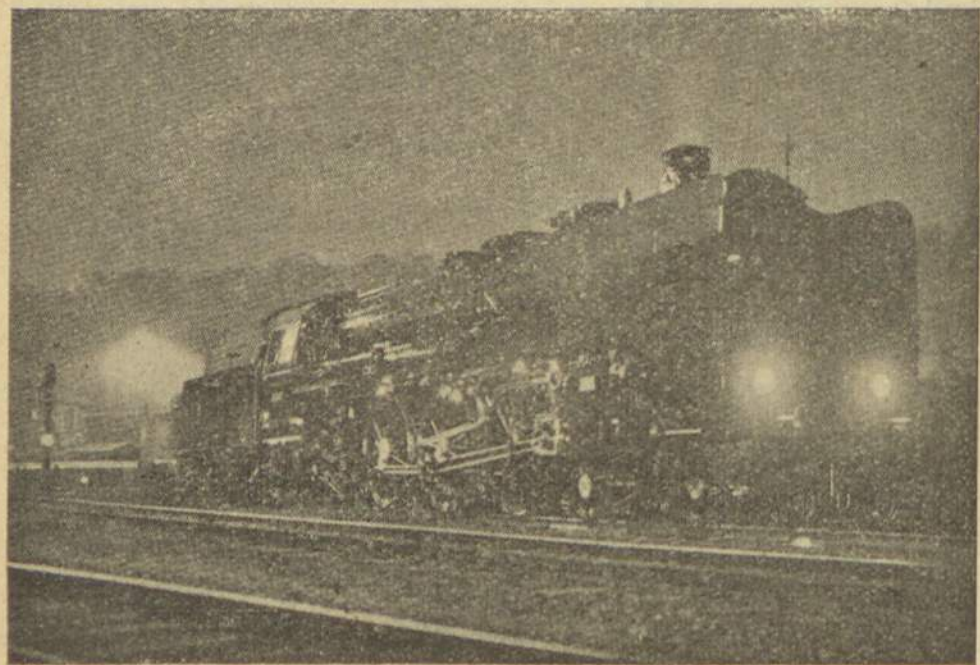
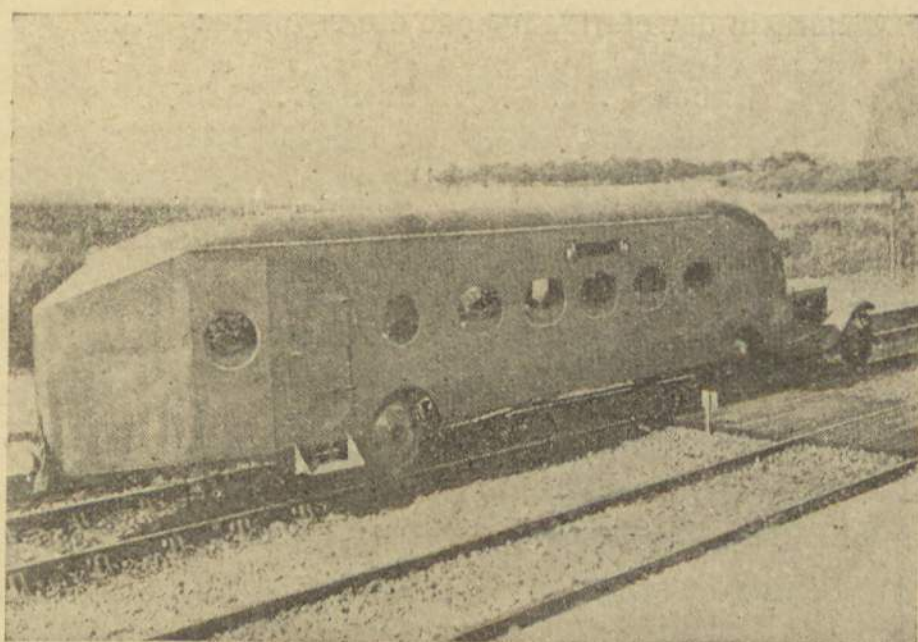
Vi-o partir saúdoso e reconstituí o instrutivo diálogo que a sua vivacidade de espirito me proporcionára.

(Do jornal A Voz)



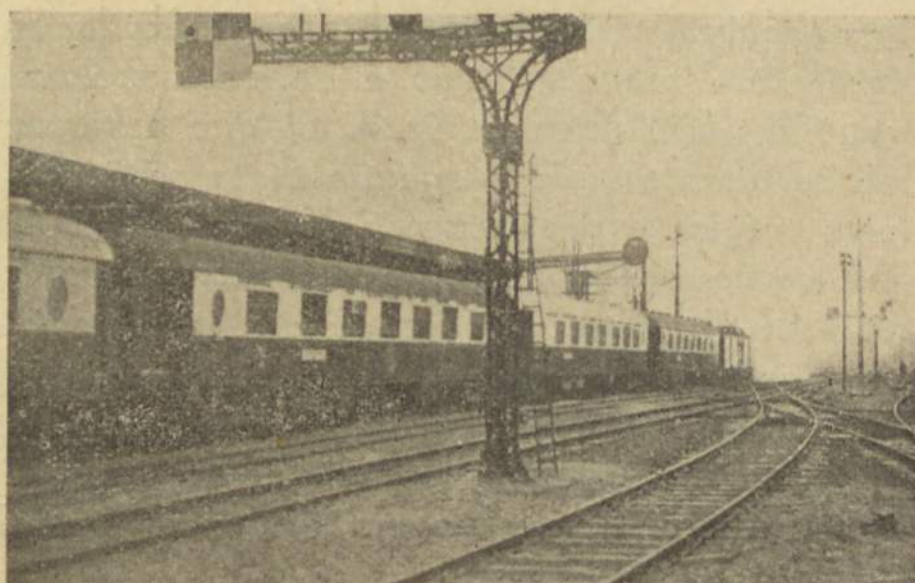
*Combóio da linha transan-
dina — Locomotiva mixta
de cremalheira e ade-
rência.*

*Automotôra com pneumá-
ticos na via férrea.*



*Locomotivas a vapor de
fórma aerodinâmica.*

*O novo expresso Pullman
da «Côte de Azur» — O
combóio inaugural ao par-
tir de Paris.*



CRÓNICAS DE ESPANHA

Por CARLOS D'ORNELLAS

UMA VIAGEM ACIDENTADA

HÁ notas curiosas que não podemos deixar de registrar passadas nas últimas viagens que fizemos em terra espanhola nacionalista.

Numa dessas últimas viagens saímos de Lisboa, por Elvas-Badajoz-Cáceres-Trujillo-Miajadas-Toledo-Talavera de La Reina-Avila-Salamanca-Ciudad Rodrigo-Fuentes de Oñoro-Salamanca-Cáceres-Mérida e voltámos igualmente por Badajoz-Elvas-Lisboa; passámos por Talavera de La Reina, povoação grande, de grandes tradições taurinas, onde morreu o célebre diestro Gallito, localidade que nos oferecia um aspecto de terror, pois dali foram desalojados os comunistas que deixaram parte das casas destruídas e semiararam a morte num povo socegado e trabalhador. Mas não foi ainda aqui o local que nos proporcionou uma nota agradável e curiosa nas muitas viagens que fizemos.

O volante do carro — um bom Buick de 8 cilindros — aviador experimentado, e póde mesmo dizer-se um bom volante, à saída de Toledo para Avila receou avançar demasiado, pois havia estradas que se cruzavam, algumas das quais passavam a curtas distâncias do velho Escorial, majestoso edifício que Felipe II de Espanha e I de Portugal, mandou edificar em cumprimento de um voto, feito na célebre batalha de S. Quintino em 1557 e consagrado a S. Lourenço em cujo dia, (10 de Agosto) a Espanha alcançou aquela assinalada vitória.

Como se sabe êste formidável e magestoso edifício que possui o magnífico convento de S. Jerónimo está em poder das tropas marxistas que hoje se encontram isoladas completamente até que se aperte o cerco a Madrid para os obrigar a render-se pela fome.

Há uma certa hesitação na continuação da nossa marcha por parte do volante que não gosta de passeatas nocturnas.

Aqui, além, casas incendiadas, tanques voltados, carros blindados destruídos, um gato enforcado numa árvore, enfim, não houve nada que nos não aparecesse nessa noite formidável.

Avistou-se ao longe uma luz. Avançamos um pouco mais, passamos um campo de aviação e chegamos junto da luz que fazia parte de um carro de socorros adaptado para transporte de feridos.

Difícilmente se compreendia o espanhol do volante e ajudante do transporte, mas a custo conseguimos saber que a uns tantos quilómetros era o local perigoso para se atravessar e chegarmos ao nosso destino.

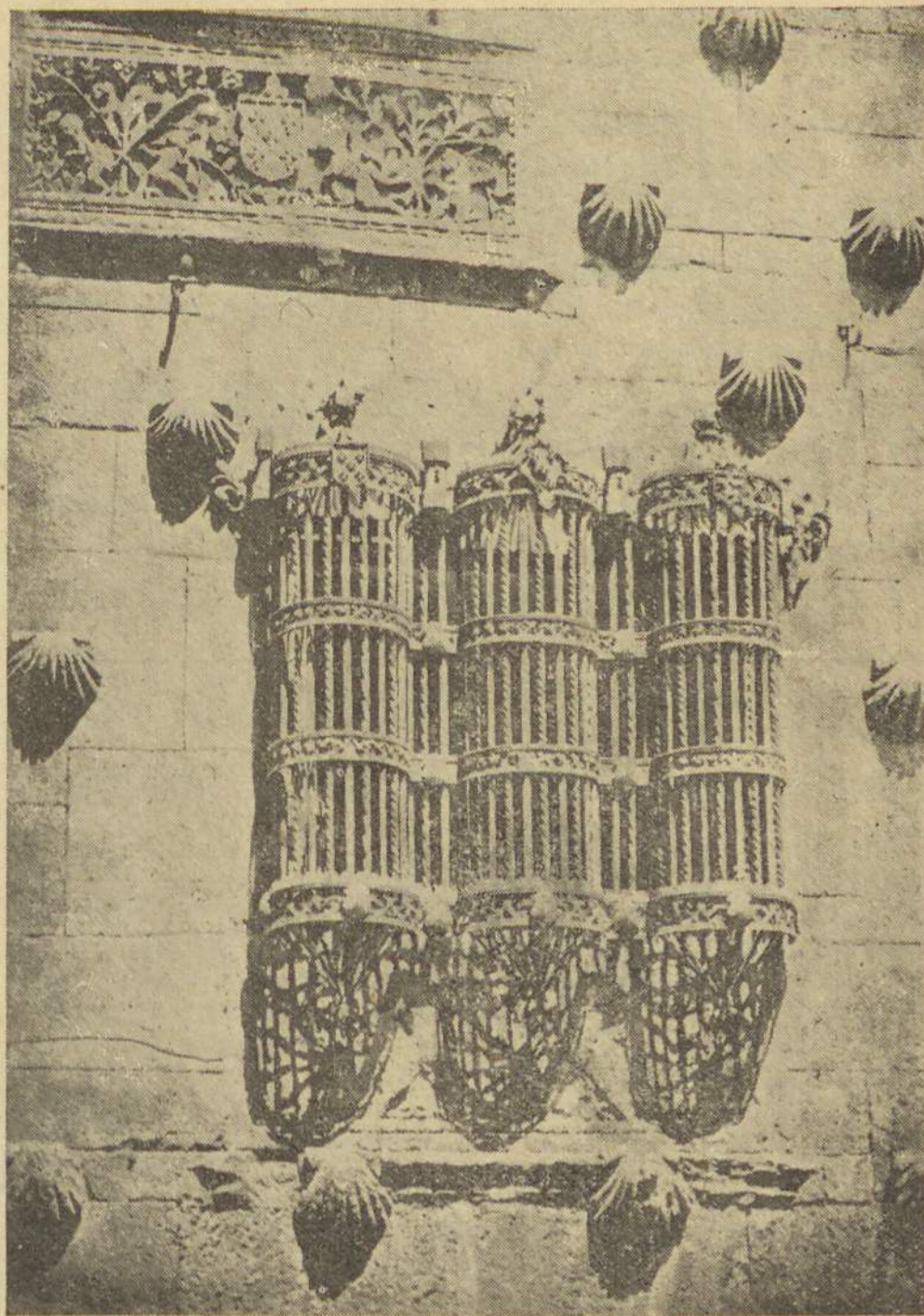
Quantas pragas me rogaria o dono do Buick pela minha insistência na viagem nocturna que não mais me pode esquecer!

Avançamos cinco, dez, quinze quilómetros e cada vez encontrávamos mais coisas destruídas.

Várias tentativas foram feitas para voltarmos à procedência e tanta insistência houve que eu, pouco assustadiço, demais já experiente em campanhas na Grande Guerra, comecei a sentir um certo receio pelo... avanço do nosso carro.

Emfim, o volante por sua conta e risco resolveu voltar o carro para percorrer cinquenta ou sessenta quilómetros até chegarmos a Toledo, mas depois de andarmos dois quilómetros o volante de uma camionete deu-nos a informação de, que a tantos quilómetros virames à esquerda e Avila a pouca distância ficaria.

Novamente, depois de dar a volta ao carro, fomos



SALAMANCA — Reja de Casa de las Conchás

a caminho, e passado o cruzamento de umas estreitas estradas que não podiam ser as de primeira classe, encontrámos, na nossa frente um grupo de indivíduos, meio militares meio paisanos e de espingarda aperada.

— Alto lá, foi-nos dito.

Pareceu-nos ver ali um grupo de comunistas a preparar-se para nos assar num espeto, depois de bem



ELVAS — Igreja da Piedade

regados com gasolina, mas depressa se desfez essa impressão.

— Quem são os senhores?

— Portugueses, respondemos.

— Portugueses?

— Sim, senhor.

O homem foi perto chamar os colegas e em altos gritos disse-nos em bom espanhol:

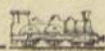
Viva o Oliveira, viva o Oliveira!

Ficámos admirados com a loucura da manifestação da sentinela, manifestação que foi secundada pelos outros camaradas.

Então percebemos que se tratava de uma homenagem ao Dr. Oliveira Salazar.

Confraternisámos um bocado e ... não ganhámos para o susto.

Às doze horas e trinta da noite chegámos a Avila.



O transporte de Automóveis entre Ayamonte e Vila Real de S.^{to} António

No Guadiana foi estabelecido um serviço de transportes de Automóveis, por meio de um transbordador, entre Ayamonte e Vila Real de Santo António, importante melhoramento que se deve à extinta Comissão de Iniciativa daquela cidade e ao Conselho Nacional de Turismo. Aquêl serviço é explorado por uma empresa particular que construiu o necessário «ferry-boat». O transbordador acosta aos cais mandados edificar propositadamente pelas administrações das obras dos portos dos dois fars. O cais da margem portuguesa foi subvencionado pela referida Comissão de Iniciativa.

A travessia efectua-se a qualquer hora. A Empresa de Transportes do Rio Guadiana, proprietária da «ferry-boat», concede aos sócios do Automóvel Club de Portugal o desconto de 10% sobre os preços de tabela.

CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS

MOÇAMBIQUE

O Conselho do Governo de Moçambique reconheceu ser de toda a utilidade e urgência a construção do Caminho de Ferro de Tête, cujos estudos se estão realizando desde 1935 e que brevemente terminarão.

— A Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, aguarda a publicação do regulamento de navegação aérea, para poder iniciar os seus serviços aéreos regulares.

A. Moraes Nascimento, L.^{da}

(SECÇÃO TÉCNICA)

Calçada de S. Francisco, 15-1.^o — LISBOA

Telefone 24700

M Á Q U I N A S
O T O R E
O Í N H O
E T A I

Moínhos de Martelos, Moínhos tipo «Perplex»

Moínhos «Agribop»

(Especiaes para a moagem de Rações, Palhas, Fenos, Carôlo de Milho, Matos, etc.)

Grupos Moto-Bomba «Extra»

(Tiram 100 Litros de Agua com o dispendio de um centavo)

Os mais práticos e económicos

DOIS ANOS DE GARANTIA

Pegam Orçamentos

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Março de 1897



Perigos para o paiz

Sob o titulo «A ruina de Lisboa» o *Jornal do Commercio* soltou ha dias um grito de alarme que se tem repercuído em toda a imprensa, dando-nos a triste noticia de que, desde o proximo mez d'abril, será estabelecido um comboio *Sud-express* de Londres e Paris a Gibraltar.

Isto quer dizer que estamos arriscados a que todas ou as mais importantes das carreiras maritimas que hoje fazem escala pelo nosso porto para as Americas a Africa e as Indias abandonem as nossas aguas transferindo-se para Gibraltar, onde serão estabelecidas as communicações dos paizes do ultramar com a Europa.

Lisboa irá sendo abandonada pelos estrangeiros e não só a capital como o paiz inteiro soffrerá o mais terrivel golpe na sua vida economica.

Eis a fatal consequência—de resfo já desde muito prevista—do abandono em que todas as nossas potencias governativas, todos os dirigentes e, seguindo-lhes o exemplo, todos os dirigidos, no nosso paiz teem deixado os mais importantes interesses publicos.

As nossas previsões, tantas vezes feitas aqui, vão-se realizando; não temos a responsabilidade do silencio, mas não nos regosijamos de ver que as manifestações do mal justifiquem o nosso diagnostico.

Quando todos os paizes, mesmo os mais ricos, se esforçam por attrahir o estrangeiro, nós temos tido o sabio tino pratico de, por todas as formas, o escorraçar do nosso solo.

Enfeitavomo-nos com o titulo de *caes da Europa* e mantinhamos para as procedencias do Ultramar toda a cadeia de incommodos com que torturavamos os que vinham desembarcar aqui.

As quarentenas, famoso espantalho com que afastavamos do nosso porto os sãos e deixavamos os suspeitos entrar por Vigo indo visitar aquelles ao Lazareto afastavam de nós milhares de visitantes, por anno.

Depois de muito tempo e quando as perniciosas consequencias d'este estado de coisas já tinham produzido taes effeitos que impossivel era tolher-lhes a marcha, reformou-se o regimen sanitario, acabando com a maior parte dos incommodos a que o antigo obrigava.

Mas, como se temessemos que essa melhora nos fosse benefica, inventou-se—ainda antes d'ella—outra peia para os que transitam por terra.

Sequioso de arranjar receita e logares para mais uma legião de partidarios, um ministro lembrou-se de crear os passaportes, pondo-nos na notavel situação de sermos o *unico paiz da Europa* onde tal exigencia se fazia!

Reconhecendo a asneira, porque lh'a fez notar todo o paiz (menos os collegas do ministerio que não se aperceberam d'ella, antes a applaudiram) o decreto conservou-se em suspenso, mas a sua publicação já fizera, no estrangeiro, o effeito bastante para pôr de sobre-aviso todos que planeavam vir ao nosso paiz.

Para os raros que teem vindo, ficou a alfandega encarregada de os afugentar.

Em todas as fronteiras, quando se apresenta um estrangeiro—sabemol-o bem por experiencia propria; sabem-o quantos teem viajado—basta que elle invoque essa qualidade, basta, na maior parte dos casos, a sua má pronuncia do idioma, para que a alfandega lhe dê todas as facilidades.

—Tem alguma coisa a declarar?

—Nada.

—Passe.

Eis o dialogo que se trava na maior parte das alfandegas raianas ou maritimas.

Aqui, como somos muito espertos, temos considerado sempre os que veem de fora como habeis contrabandistas que só veem cá para introduzir, sem direitos, no nosso mercado alguns grammas de tabaco.

Todos estes estrangeiros são outras tantas tubas da pessima fama do nosso paiz a proclamar lá fora que ninguém se arrisque a vir a Portugal.

E para contrapôr a isto, o que temos nós feito, em embelezamentos e em attractivos para o estrangeiro?

Ha dez annos que Lisboa communica rapidamente com o centro e o norte da Europa por intermedio do *Sud-express*. Mas desde a epoca da sua inauguração (que julgamos ter sido em 86 ou 87) que fizeram os governos, que fez a camara de Lisboa, que fizeram as grandes corporações do commercio, no sentido de aproveitar um melhoramento de tanto alcance? Nada, absolutamente nada!

Com esta basofia indigena que só eguala a nossa desmedida ignorancia, imaginámos que uma grande companhia internacional, como a dos *Wagons Lits*, estabelecia por semana um, dois e tres serviços de comboios rapidos e de luxo, unicamente para transporte de meia duzia de ricos lisboetas que por anno vão tomar as aguas a Vichy, ou passar um mez de ferias em pleno *boulevard*.

E em vez de olharmos seriamente para o augmento que podia resultar d'esse serviço rapido para a economia do nosso paiz, facilitando-se o embarque e desembarque de viajantes, —fez-se justamente o contrario.

A companhia *Wagons-Lits*, prevendo o desenvolvimento que teria Lisboa com as obras do porto, não só chegou a estabelecer tres linhas de *Sud-express*, por semana, mas até construiu um grande hotel *terminus*, segundo os melhores modelos das grandes capitães. Pois todos estes esforços foram desprezados, não querendo ninguém reparar que essa companhia não pensava no movimento propriamente lisbonense, mas sim no movimento internacional de passageiros com a Africa e a America.

O que tem feito a nossa camara municipal? pergunta o collega. Nada.

E o governo?

Esses milhares de contos gastos pelo ministerio das obras publicas, como aqui demonstrámos e o relatorio do actual ministerio não faz senão confirmar, esmagados em embelezamentos de corredores, repartições e latrinas officiaes, empregados em melhoramentos na cidade, tornariam esta um encanto que attrahiria visitantes de todos os paizes, de preferencia a qualquer porto hespanhol e especialmente a Gibraltar que é feio e incommodo.

Mas «para lastima já é tarde» diz a este respeito o *Popular*, e concordando com isso, vejamos de frente o perigo e tratemos de parar a maior força do golpe, já que de todo não podemos evital-o, e de ver também até que ponto elle pode ferir-nos.

Gibraltar não está *hoje* nas condições de ser considerado ponto *terminus* para um serviço de comboios rapidos como o *Sud-express*.

O caminho de ferro não vae até lá; fica em Algeciras, onde o passageiro sae, sobre a ponte, sujeito, no inverno, aos incommodos de uma estação desabrigada; tendo que embarcar no vapor para atravessar a bahia, sahir d'este em lanchas que o levem ao caes, sujeitar-se ahi á verificação das bagagens, ir ao *guichet* da policia pelo salvo-conducto para poder permanecer, por oito dias sómente, na cidade.

Isto, para viajantes do centro da Europa para o ultramar, especialmente para os que trazem bagagens, para senhoras,

peessoas doentes, crianças, é difficil, soberanamente incommodo; incomparavelmente mais incommodo do que a vinda por Lisboa.

A permanencia em Gibraltar não tem interesse mais que para um até dois dias; as noites são estupidas, não ha mais que um theatro, e esse pequeno, e funcionando só de inverno; não ha circos, não ha cafés.

Vê-se portanto que a companhia dos wagons-leitos, vae, com o novo *Sud-express*, fazer *uma sementeira* em terreno ainda não productivo, apenas arroteado.

Mas tudo isto se póde transformar rapidamente, e para tal bem pouco é necessário, sabida a actividade do genio inglez.

A Inglaterra desde muito tempo faz insistentes tentativas com o governo hespanhol para que este lhe permitta levar a linha ferrea a Gibraltar, partindo com um ramal, já da actual linha de Algeciras em Almorainia ou proximidades, já da linha, em construcção, de Melaga a Cadiz, por Marbilla e Estepona (margem do Mediterraneo) tentativas que teem ficado abortadas pelas recusas do governo em conceder esta linha que faria de Gibraltar um porto maritimo em competencia com os portos hespanhoes do Mediterraneo, e pod-ria mesmo ser uma linha estrategica de primeira ordem, para um caso de invasão por aquelle lado, nas mãos de estrangeiros em territorio hespanhol.

A Inglaterra, entretanto, lá vae construindo um grande porto d'abrigo com caes acostaveis para os maiores vapores, porto que já está em adiantadissima construcção.

É estabelecido para alli o *Sud-express* e outros comboios directos de Madrid, começando a affluir ao porto os vapores das carreiras transatlanticas, a Hespanha, que lucra com isto, não se resolverá a deixar construir a linha férrea?

É bem possivel que isto succeda, porque á Hespanha convirá immenso que a passagem dos viajantes transcontinentaes se faça por Madrid e Andaluzia, e terminada a linha que liga os dois portos d'esta provincia, Cadiz e Malaga, posta esta linha em ligação com a de Gibraltar, a corrente de viajantes por alli deve-lhe dar bons interesses.

Como deixamos demonstrado, o perigo para nós é imminente, e dizemos para nós e intitulado o nosso artigo «Perigos para o paiz» porque não é só Lisboa mas todo Portugal que perderá de importancia, abdicando a sua qualidade de escala entre a Europa, America, e Africa, e entre a America e a India mesmo, de um inimigo tão poderoso como Gibraltar.

Mas se o perigo se approxima, dá-nos, comtudo, ainda tempo para combater, e a essa luta é que incitamos as instituições officiais e particulares que teem que determinar o movimento.

Um dos meios está em estabelecer, com toda a urgencia, agencias das nossas linhas ferreas no ultramar, agencias que podem ser postas d'accordo com as linhas francezas, para vender lá, no Brazil, no Rio da Prata, etc., bilhetes directos simples e circulatorios nas linhas da Europa, por Lisboa.

Ao mesmo tempo, nas agencias de Paris, tomar-se-hiam logares directos para o Brazil com embarque em Lisboa,

Bem sabemos que as companhias hespanholas se oppõem hoje, desde que as differenças de cambio com a França as põem em crise financeira, a estabelecer bilhetes directos do nosso paiz para França, bilhetes que nem ellas proprias teem.

Mas ha mil meios de resolver essa difficuldade e é preciso que elles se ponham em practica para o conseguir.

E entretanto os nossos governantes que pensem a sério nos melhoramentos de que a capital precisa; que pelas nossas legações e consulados se torne bem publico, mas bem publico, que o novo regulamento de sanidade maritima já não impõe quarentenas senão em casos extremos, e finalmente que se anulle de vez — e se proclame tambem no estrangeiro — o famigerado decreto dos passaportes que tanto mal nos fez.

Se nada fizermos, se, como é nosso costume, deixarmos

correr á revelia os nossos maiores interesses, ficaremos apenas com as carreiras de vapores indispensaveis para levar dos nossos portos os montões de carne humana que vão chacinhar-se ao Brazil, e para nos trazer os esqueletos d'esses desgraçados que de lá voltam com a ruina no lar e no corpo.

Companhia Nacional de caminhos de ferro

Deve reunir no dia 30 do corrente, a assembléa geral d'esta companhia para apreciação do relatorio da gerencia do anno findo.

O relatorio mostra que os resultados da exploração em 1896 foi mais remunerador para a companhia do que o de 1895.

O resumo do movimento e productos é:

Movimento	1896	1895
	—	—
Passageiros	79.110	77.205
Grande velocidade, toneladas . .	1.352	1.232
Pequena id. id.	30.846	28.746
Productos liquidos		
Passageiros	27:300\$047	26:825\$785
Grande velocidade	5:854\$188	4:872\$247
Pequena id.	36:011\$680	34:593\$905
	69:165\$915	66:291\$937
A mais		2.873\$978
As receitas fóra do trafego deram.		5:702\$641
A subvenção do estado importou em réis . .		121:526\$601

Durante o anno a companhia pagou os seus *coupons* n.ºs 13 e 14, á razão de 555 réis, e amortizou obrigações no que dispendeu 14:076\$094 réis invertendo um total n'este encargo de 48:934\$534 réis.

Pagou mais, aos crédores concordados, 89:080\$290 réis.

As conclusões do parecer do conselho fiscal são:

Approvação das contas;

Elevação de 555 a 750 réis da quantia a distribuir pelo *coupon* de outubro.

Separar do saldo disponivel 4:000\$000 para fundo especial d'amortizações.

Disparate tecnico

Temos provado repetidas vezes que, em questões de caminhos de ferro, os nossos jornaes diários dão *raia* a cada momento e fazemol-o unicamente pelas presumpções que elles teem de ser sempre melhor informados que os jornaes technicos.

O *Diario de Noticias*, fallando, como novidade, do caminho de ferro electrico da Jungfrau, *de que aqui demos já a descripção ha annos*, diz que «a linha em um percurso total de 12:300 metros chega áquella altura (3.000 metros) vencendo rampas de 260 por 100.»

Rampas de 260 metros em cada metro de percurso é uma tolice de tal arte, que só um jornal muito bem informado seria capaz de invental-a.

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.º — LISBOA — Telefone 2 4469

P A R T E O F I C I A L

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Repartição de Exploração e Estatística

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta de garantia de anuidade (juros e amortização) da linha férrea da Senhora da Hora à Trofa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, relativa ao período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro do passado ano, e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 695.883\$85.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 17 de Fevereiro de 1937.—O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, autorizar a inclusão no seu complemento à tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade da rubrica «Toros de Pinho», ou de «eucalipto», para a concessão de bónus de 1,5 por cento, 2,5 por cento e 5 por cento para o transporte respectivamente de 250, 500, e 750 toneladas anualmente, proposto pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, concessionária das linhas do Vale do Vouga.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 17 de Fevereiro de 1937.—O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, aprovar o projecto à classificação geral de mercadorias, aplicando aos transportes de gesso em pedra, acondicionado ou não, o preço especial da zona I, tabela n.º 22, em substituição dos preços de aplicação geral, tabela n.º 21, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 17 de Fevereiro de 1937.—O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, aprovar o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias de pequena velocidade, reduzindo de 10 para 9 toneladas o mínimo de carga de vagão completo, ou pagando como tal, da rubrica «Sacos de papel não designados», proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses com o acôrdo das restantes empresas ferroviárias.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 17 de Fevereiro de 1937.—O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, aprovar o

projecto de aditamento ao complemento à tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade, alterando o 20.º e 9.º aditamento ao mesmo complemento, em vigor, respectivamente, na antiga rede e nas linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro, relativamente às remessas do carvão vegetal, cisco, pó e terra de carvão vegetal, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 17 de Fevereiro de 1937.—O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, aprovar o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias e à tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade estabelecendo preços de aplicação para as remessas de detalhe de substâncias explosivas propriamente ditas, propostos pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, concessionária das linhas do Vale do Vouga.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 17 de Fevereiro de 1937.—O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, aprovar os projectos de aditamentos à classificação geral de mercadorias e à tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade estabelecendo preços de aplicação para as remessas de detalhe de substâncias explosivas propriamente ditas, propostos pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 17 de Fevereiro de 1937.—O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, aprovar o projecto de aviso ao público sobre a abertura à exploração do apeadeiro de Giesteira, situado ao quilómetro 43.248 da linha de Guimarães, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 17 de Fevereiro de 1937.—O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, aprovar o projecto de aviso ao público sobre a aplicação do preço especial de 10\$ por tonelada aos transportes de adubos de qualquer espécie, expedidos em regime de vagão completo por Pampilhosa (local) ou transmissão com destino a Cantanhede, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 17 de Fevereiro de 1937.—O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva dos seguintes aparelhos, destinados à instalação eléctrica de força e iluminação: 1.º inver-

sores; 2.º interruptores automáticos para montagem atrás do quadro; 3.º lâmpadas de posição; 4.º terminais para condutores; 5.º condutores N. G. A., adjudicados à firma Duran, Garcia & C.^a, aprovar o referido auto e bem assim declarar o citado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 24 de Fevereiro de 1937. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva dos seguintes aparelhos e materiais, destinados à instalação eléctrica de força e iluminação das novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro: 1.º contadores para corrente alternada trifásica; 2.º contadores para corrente contínua; 3.º contadores para corrente alternada monofásica; 4.º caixas terminais, de derivação e ligadores; 5.º cantoneiras de ferro; 6.º isoladores suportes; 7.º isoladores de esfera, adjudicados à firma Sociedade Luso-Eléctrica, Limitada, aprovar o referido auto e bem assim declarar o citado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 24 de Fevereiro de 1937. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

4.ª Repartição

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a área de 645^m2,36, situada entre os quilómetros 124,959.49 e 124,971.80 da linha do Sul (estação de Alvito), nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referido parcela de terreno é cedida para a construção de um celeiro para a Federação Nacional dos Produtores de Trigo, não tendo neste caso aplicação as disposições dos artigos 4.º, 5.º e 6.º do mesmo decreto-lei, visto que, pelo decreto-lei n.º 25:290, de 24 de Abril de 1935, foi declarada de utilidade pública a aquisição, pela Comissão Administrativa das Obras dos Celeiros, dos terrenos necessários à construção do mesmo.

A parcela de terreno está situada na freguesia e concelho de Alvito, distrito de Beja, e confronta ao norte com o caminho de ferro e caminho particular de José Clemente Maltês, sul com a estrada nacional e caminho de ferro, nascente com o caminho particular de José Clemente Maltês e estrada nacional, e ponte com o caminho de ferro, conforme está indicado no desenho n.º 1:621, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O edifício construído na referida parcela não poderá ter aplicação diferente daquela a que se destina, sem prévia autorização do Governo.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 23 de Fevereiro de 1937. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:881, aprovar o projecto de substituição dos tabuleiros metálicos do pontão situado ao quilómetro 39,890 da linha de Leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 23 de Fevereiro de 1937. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

Supremo Tribunal Administrativo

Secção do Contencioso das Contribuições e Impostos

Recurso extraordinário n.º 5.217, sobre imposto profissional (empregado por conta de outrem), em que é recorrente a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo seu ex-agente Abílio Carlos Figueira, recorrida a Fazenda Nacional, e de que foi relator o Ex.^{mo} Conselheiro Dr. António Francisco Pereira.

Acordam em conferência, no Supremo Tribunal Administrativo, na secção do contencioso das contribuições e impostos:

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sociedade anónima de responsabilidade limitada, com sede em Lisboa, recorre extraordinariamente a fl. 2 contra a colecta do imposto profissional que pelo concelho de Vila Real, e em relação ao 2.º semestre de 1935, foi lançada ao seu empregado Abílio Carlos Figueira, alegando:

Que o referido empregado desde 1930 reside na área do concelho do Pôrto, exercendo o seu serviço na 4.ª circunscrição, com sede em Campanhã;

Que o vencimento que recebe é inferior ao mínimo fixado além do qual os vencimentos são colectáveis no Pôrto — artigos 63.º e 66.º do decreto n.º 16:731 —, pois é ao local onde se exerce a função que deve atender-se para verificar se o vencimento está ou não sujeito a colecta, como em várias decisões dêste Supremo Tribunal se tem julgado;

Que, por estas razões, o recorrente não podia sequer presumir que aquele seu empregado estivesse colectado em Vila Real, acrescendo a circunstância de êle residir e trabalhar desde há anos no concelho do Pôrto.

Termina por pedir que o presente recurso extraordinário seja julgado improcedente, visto concorrerem as circunstâncias exigidas no n.º 2.º do artigo 51.º do decreto n.º 16:733, de 13 de Abril de 1929.

Ofereceu testemunhas e juntou o documento de fl. ...

A 1.ª instância não tomou conhecimento do recurso e a 2.ª instância negou-lhe provimento pelos fundamentos constantes do seu acórdão de fl. ...

Do mesmo acórdão se recorre agora, em tempo e competentemente, não havendo nulidades a apreciar, nem dúvidas sobre a legitimidade das partes.

Temos visto:

Não se sabem, concretamente, as razões por que o empregado da reclamante foi colectado no concelho de Vila Real, porque lamentavelmente se esqueceu a produção das provas, não se inquirindo as testemunhas oferecidas, nem se ouvindo a fiscalização dos impostos.

Estamos, pois, em face de uma nulidade insuprível que torne nulo todo o processado nos termos do artigo 23.º do decreto n.º 24:784.

Por isso, e de harmonia com o duto parecer do digno representante da Fazenda Nacional, revogam o acórdão recorrido, anulam o processo desde fl. 3 e mandam que os autos baixem à 1.ª instância, para aqui se seguirem os ulteriores termos legais.

Lisboa, 16 de Dezembro de 1936. — *A. Pereira—J. Novais—Guilherme Augusto Coelho*. — Fui presente, *José Adelino Azeredo Sá Fernandes*.

Está conforme. — Secretaria do Supremo Tribunal Administrativo, 8 de Fevereiro de 1937. — O Secretário, *António Leite Cruz*.



B. G. DUN & C.^o

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

Frein pour Chemins de Fer à Vapeur & électriques,
Automotrices, Camions automobiles &c.

Chauffage & Conditionnement de l'air pour tous Véhicules

COMPAGNIE DES FREINS WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE,

Sevran (Seine-et-Oise) France

LUSALITE

*Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos,
isolamentos, etc. Canalisações de agua, gaz e vários produtos
quimicos, industriais e agricolas para protecção de redes
subterraneas electricas e telefonicas, etc.*

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.^{DA}

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

Enderêço telegráfico: LUSALITE

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

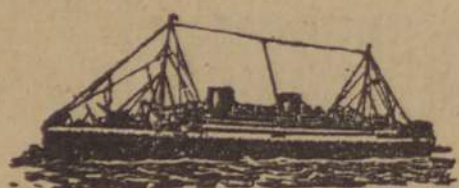
P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA



Mala Real Ingleza (Royal Mail Lines, Ltd.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

Joalheria, Ourivesaria e Relojoaria de Mário da Cruz Pimenta, L.^{da}

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 RELOJUEIRO—Colossal sortido de relógios 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



Sempre pontual só com
o bom RELOGIO
TITUS
ANTIMAGNETICO
NOVOS E IMPORTANTES APERFEIÇO-
AMENTOS TECNICOS · QUALIDADE IM-
PECÁVEL · AO MINIMO CUSTO

Sociedade Anónima

BROWN, BOVERI & C.^{IA}

BADEN-SUISSA

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

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

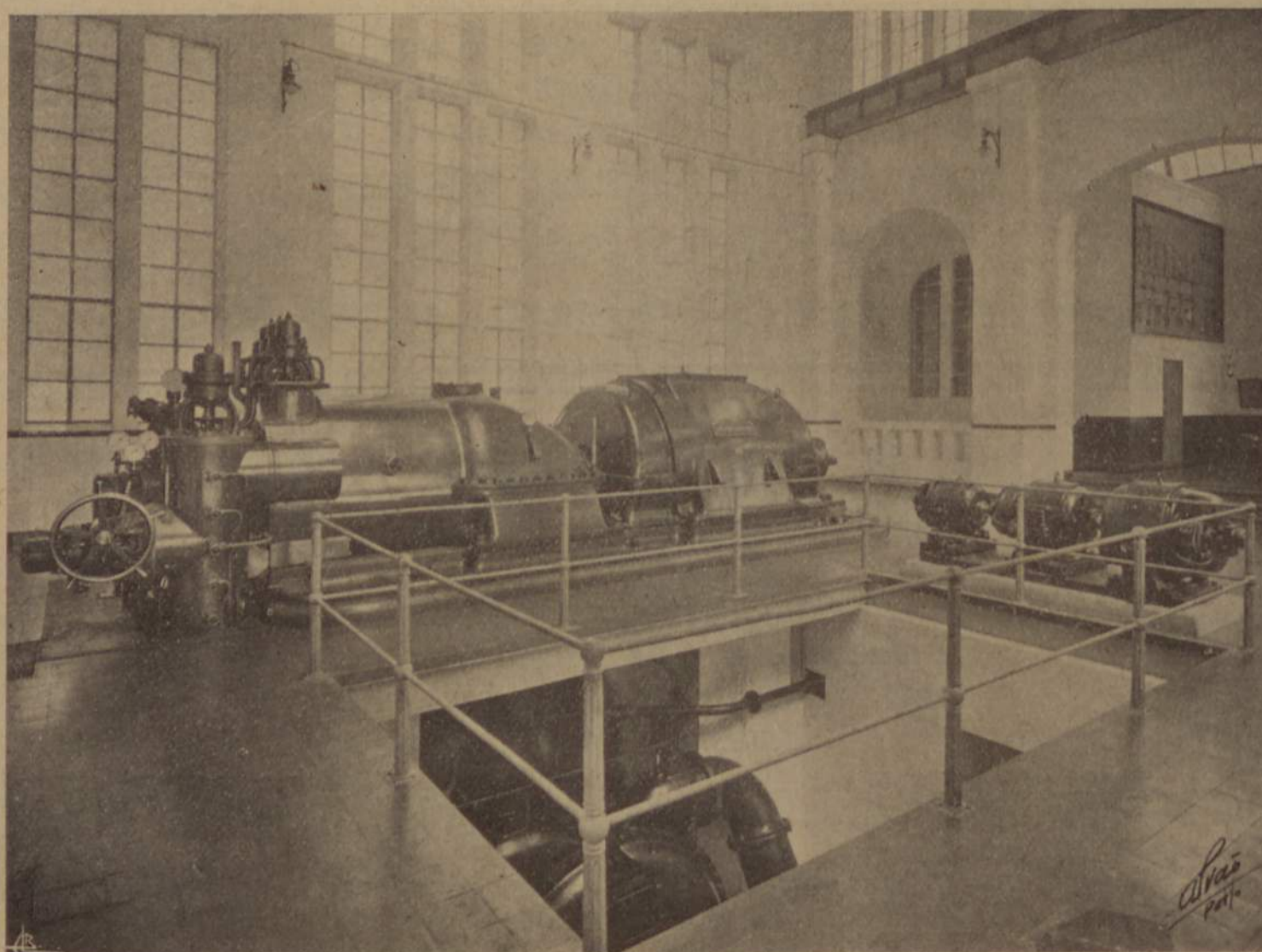
EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel 191-2.º

PORTO

Central do Freixo da Sociedade Anónima União Electrica Portuguesa. — Um dos dois turbo-grupos de 7500 kilowatts



Vinho «Madeira IZIDRO»

A MARCA
PREFERIDA

AGENTES.:

VILARINHO
& RICARDO L.^{DA}

Rua da Prata, 230
TELEFONE 21711
LISBOA



Madeira Izidro
PROVEN O MELHOR O MAIS ACREDITADO
VINHO DA MADEIRA //

Aos doentes do Fígado

Para os devidos efeitos, em abono da verdade, certifico que tendo experimentado numa doente o preparado «Steinonit» da firma F. P. Winkler & C.^o de Hamburgo, verifiquei um resultado pronto, completo e rápido na hepatite crónica e cholecistite calculosa de que ela sofria há muitos anos.

No dia seguinte ao do tratamento, com facilidade e sem o menor incómodo a doente expeliu grande número de calculos biliares cujo volume variava de um grão de milho a uma avelã.

Por tão surpreendente resultado considero pois o referido medicamento o que há de melhor no tratamento das doenças dêste género.

(a) *Dr. José Francisco Tavares*
Major-médico

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.^a verificará que a instalação de um «Aeromotor» representa uma grande economia.

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

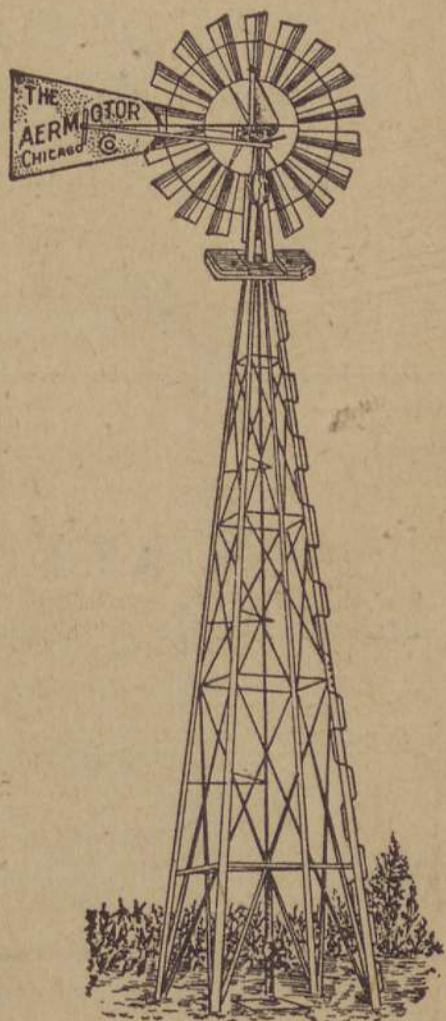
Funcionam com uma simples brisa e duram uma vida inteira.

Por ser de lubrificação automática, completamente à prova de ferrugem, e ter perfeita regulação, engrenagem dupla e outras características igualmente importantes, V. Ex.^a obtem 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. 2 8334



Rok dá a volta ao mundo



porque está provado que é o melhor material impermeabilizador para vedar águas e humidades em terraços, caboucos tanques d'água etc..

Agentes gerais para Portugal:

«FORROBETON»

R. L.

RUA DO BARÃO, 18-B

Tel. 20.752

LISBOA



Escola de Latino Coelho

Rua Latino Coelho, 30 — Telefone 43956

ENSINO PRIMÁRIO E SECUNDÁRIO

Pessoal docente especializado — Laboratórios de Física e Química
AMPLAS E HIGIÉNICAS INSTALAÇÕES

Director-Proprietário: ELIAS LOPES RODRIGUES

ABERTA DESDE O DIA 7 DE OUTUBRO

Electro - Auto - Renovadora

MATERIAL ELÉCTRICO

Instalações de Luz e Fôrça Motriz, etc. — Reclames luminosos e Neon. — Encarrêga-se de orçamentos para todo o País

Telefone 2 2359 — Secção de material eléctrico

Rua dos Correeiros, 224

LISBOA

PELES

Ultimas novidades em capas, romeiras, golas e peles finas. Raposas nacionais e estrangeiras por preços de armazem.

CASA ANÃO

Rua dos Fanqueiros, 376, 2.^o — LISBOA

Laboratórios Fotográficos do «Amadôr»

Praça Duque da Terceira, 24 (Caes Sodré) — LISBOA

Encarrega-se de todos os trabalhos de reportagem fotográfica, tais como: Casamentos, Saraus, Pic-Nics, Lunches e Passeios.
EM LISBOA E PROVINCIA, PESSOAL ESPECIALISADO PEDIDOS PELO TELEFONE 25221

AGENCIAS { TABACARIA ROCIO, L.^{DA} — RUA DO OURO, 295 (esquina Rocio)
TABACARIA INGLESA — PRAÇA DUQUE DA TERCEIRA, 18 (Caes Sodré)

LISBOA

CAFÉS

DA MELHORE PROCEDENCIA, TRATADO E TOR-
RADO SEGUNDO O MAI MODERNO PROCE//O/
CHÁS

DA MAI VARIADA QUALIDADE/
CACAU, CHOCOLATE, E ESPECIALIDADE/
FARINHA DE TODA A QUALIDADE E PROCEDENCIA/



PEDIDOS PELO TELEFONE 27972
122-RUA DE S. PAULO-124
(FRENTE A EGREJA)
LISBOA

INSTRUMENTOS para Banda, Tuna, Orques- tra, Jazz

Acordéono — Con-
certinas
Pianos — Orgãos
Acessórios para
todos
os instrumentos
Reparações
e niquelagens

P E Ç A M
CATALOGOS

Santos Beirão, L.^{da}

R. 1.º DE DEZEMBRO, 2-C A 8
(Rossio-frente à R. do Carmo)

TELEFONE 22180

L I S B O A



proven os CAFÉS da TACA DE OURO



ROCIO, 114-LISBOA
TELEFONE -26244

AOS AUTOMOBILISTAS

ULTIMA NOVIDADE

Graças a este sistema de 3 macacos, que se encontram permanentemente fixados nos eixos do seu carro, pode V. Ex.^a mudar uma roda, ou levantar o carro completamente, sem se sujeitar à incômoda e aborrecida operação de colocar o macaco sob o carro. Com o auxílio de um cabo-manilha, e com um esforço mínimo, pode V. Ex.^a levantar qualquer das rodas trazeiras, o jôgo dianteiro, ou ainda o carro todo, sem ter que tomar posições incômodas e sem correr o risco de o carro lhe cair, como acontece com os macacos portáteis, quando mal aplicados.

Pondere nesta: enormes vantagens que lhe proporciona o Sistema de macacos permanentes D. W. S !

PARA ESCLARECIMENTOS E VENDA:

AUTO-RADIOFONICA, L.^{DA} — RUA BRAAMCAMP, 62-64 — Telefone: 40630 — Telegramas: «Autofonica»

TELEFONE 2 7303

ISIDRO

Vende por conta dos proprietários e com sua Autorisação: 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. Negoeia com a maior lealdade. Dá informações Comerciais e Bancárias, a todos os clientes que desejarem.

ISIDRO SILVA

Comerciante Registrado no Tribunal do Comércio

Rua Eugénio dos Santos, 39-3.º — LISBOA



A Pelicula das Boas Fotografias

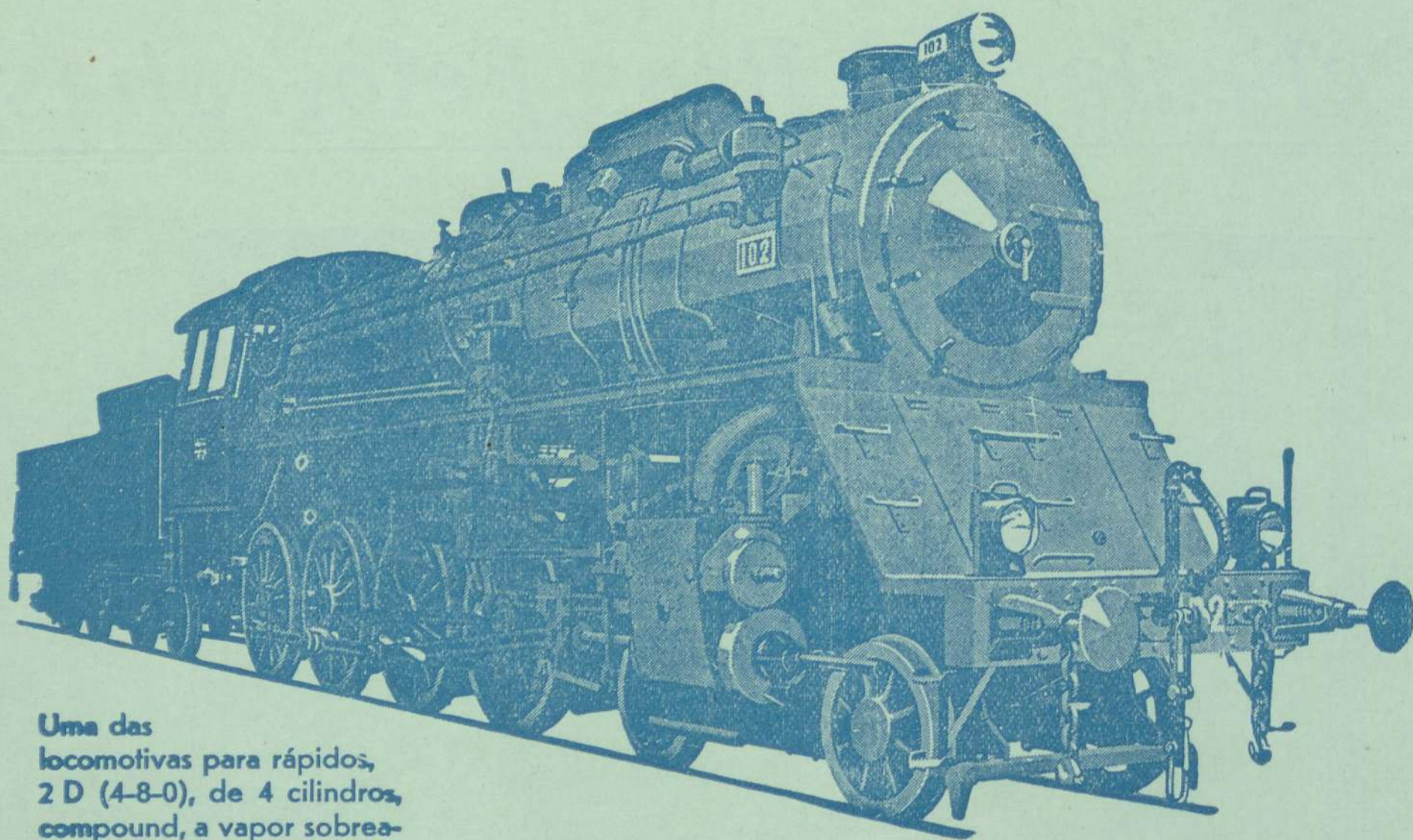


**GEVAERT
ROLLFILM**

GARCEZ, L.^{DA}

RUA GARRETT, 88

LISBOA



Uma das
locomotivas para rápidos,
2 D (4-8-0), de 4 cilindros,
compound, a vapor sobrea-
quecido, (para bitola de
1670 m/m) da Companhia
dos Caminhos de Ferro Por-
tuguêses da

BEIRA ALTA,
fornecidas em 1930 por
HENSCHEL & SOHN A. G.

Mais de 200 locomotivas «Henschel»

circulam nas linhas Portuguesas da Metropole e do Ultramar

Há já mais de meio século

que as locomotivas «Henschel» são conhecidas e preferidas
em Portugal e suas Colónias, onde se tem qualificado.

Todos os «EXPRESSOS» e «RAPIDOS» são rebocados
em Portugal por LOCOMOTIVAS «HENSCHEL»

REPRESENTANTE GERAL

para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS

Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA



HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA