

6.º DO 49.º ANO

Lisboa, 16 de Março, de 1937

Número 1182

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 PÚBLICAS / AGRICULTURA
MINAS / ENGENHARIA / INDÚSTRIA / TURISMO
e CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO e ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone: P B X 20158



BOVRIL

•

FORTALECE
OS FRACOS

•

AGENTES EM PORTUGAL

A. L. SIMÕES & PINA, LDA

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»

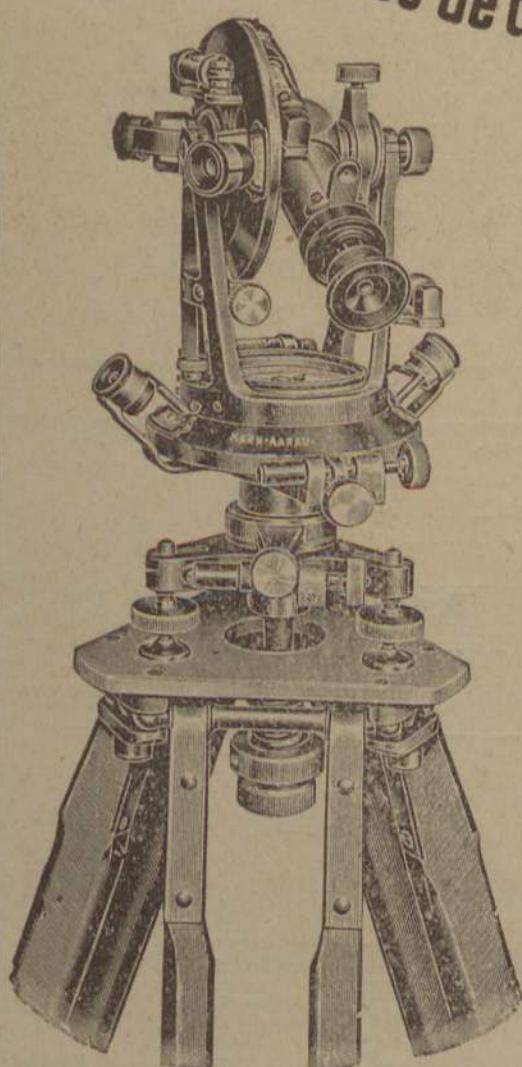
Instituição oficial que labora em comum as uvas características da região de Colares, e que garante, com a sua direcção técnica e fiscalização, a genuinidade e pureza dos vinhos por essa forma fabricados.

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

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

Alijó, 27 de Janeiro de 1936

Pela Direcção
a) Manuel Carvalho de Mattos



Boîtes de compas de précision

INSTRUMENTOS
DE PRECISÃO

Kern
AARAU

TAQUEÓMETROS

ALÍDADAS

TEODOLÍTOS

BINÓCULOS

Vendas a retalho
em tôdas as casas
da especialidade

AGÊNCIA EM LISBOA

Rua dos Fanqueiros, 15, 2º

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. DA
Rua do Cais do Tojo, 71

COIMBRA	Alirio Costa
LEIRIA	Ernesto Camilo Korrodi
AVEIRO	José Gustavo de Sousa
BRAGA	Guilherme Passos
CHAVES	Eng.º Raul de França Doria
TOMAR	João Ferreira Pinho
ABRANTES	Antonio Augusto Salgueiro, L. da
ALCOBAÇA	Alberto Rodrigues Aurelio & Filhos
COVILHÃ	Casa do Leão
GUARDA	J. Lopes de Aguiar
MANGUALDE	Ribeiro Torres & Filhos
CASTELO BRANCO	Manoel Castanheira & Filhos, L. da
FIGUEIRA DA FOZ	Luiz Neto Braz & Filhos
NAZARÉ	Eng.º Silvino Brilhante Periquito
VILA REAL	Fernandes, Chaves & C.ª

A. Moraes Nascimento, L. da

(Secção Técnica)

Calçada de S. Francisco, 15, 1.º

LISBOA

Telefone 24700

Máquinas
otores
oinhos
etais

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

Dobbertin & 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, Esquentadores, Lanternas e todos os artigos da VACUUM

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

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

Chapelaria Júlio Cesar dos Santos & C.^a

Sucessor: H. BRANCO V. BARROS

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

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

TELEFONE 22209

Tinta Anti - Corrosiva

CARSON'S

A tinta mais resistente para todas as obras de GRANDE ENGENHARIA

DEPOSITÁRIOS

MÁRIO COSTA & C.^a L.^{DA}

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

FASSIO, L.^{DA}

Motores industriais «Crossley», a oleos e a gaz pobre, terrestres e marítimos. — **Locomoveis e Caminhheiras** «Clayton». — **Tractores** «Oliver-Hart-Parr» e «Allis-Chalmers-Monarch» a petroleo e a oleos, de rodas ou de rasto contínuo. — **Camions** «Condor» a oleos. — **Correias de transmissão** «Goodrich», para todas as industrias. — **Debulhadoras** «Clayton» e «Ajuria». — **Maquinas** agricolas 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

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



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 onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

M A G E S T I C

MARCA REGISTADA

Tinta cinzenta metálica para pontes e costados de navios

B I T U M I N A

MARCA REGISTADA

Verniz preto para chassis e construções metálicas

ALVAIADES E ESMALTES

P O R T U G A L

MARCA REGISTADA

E TODOS OS ARTIGOS DA SUA INDÚSTRIA

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

COMERCIANTES

DROGAS E PRODUTOS QUÍMICOS
210, Rua de S. Paulo, 212 — LISBOA — Telefone 26083

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



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 44569

Talvez não saiba

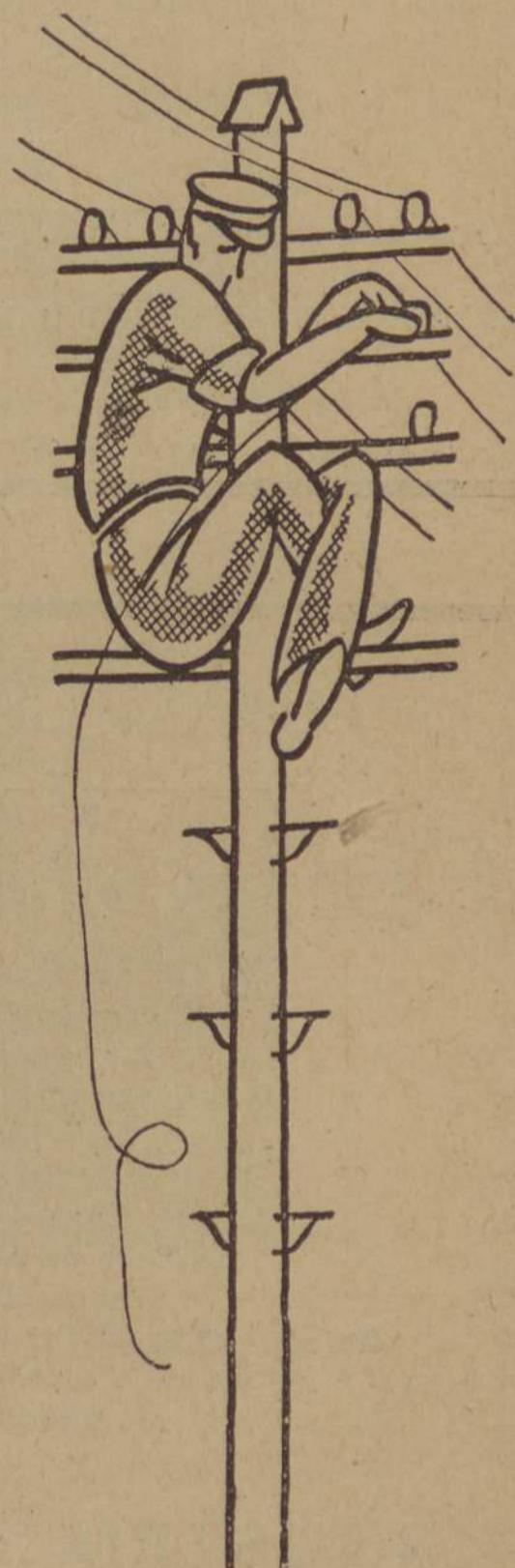
QUE AS LINHAS QUE ATRAVESSAM
AS RUAS DA CIDADE PERTENCEM:
Não só à COMPANHIA DOS TELEFONES

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.
Linhos da Companhia Marconi
Linhos telegraficas do Estado
etc. etc. etc.



The Anglo-Portuguese Telephone Co., Ltd.

Rua Nova da Trindade, 43--LISBOA

COMPANHIA DE SEGUROS



Européa

Capital realisado: 560.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, 1.º

TELEFONE 20911

L I S B O A



Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

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

MÁQUINAS
E
FERRAMENTAS

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

INDÚSTRIA NACIONAL

ENTREGAS IMEDIATAS

Oliveira & Corte Real, L.ºda

Rua dos Fanqueiros, 62, 1.º

LISBOA

Telefone: 20646

Telegrams: CORAL

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 ele origina.

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

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

DEPÓSITO GERAL:

FARMÁCIA ULTRAMARINA

Rua de S. Paulo, 101—LISBOA

TELEFONE: 21771

Consultas médicas diárias

EXTINTOR DE INCENDIOS

SALVANTE

FABRICAÇÃO NACIONAL

O mais prático
O mais seguro

Não tem válvulas nem torneiras

SIMPLES-SEGUR
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 Bombeiros.

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 22450

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 PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

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

S U M Á R I O

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 Tu-
rístico. — Assentamento de via férrea, por ANTÓNIO
GUEDES. — No campo das hipóteses, pelo Eng.º J.
FERNANDO DE SOUZA. — Ligação Portugal-Es-
panha. — Crónicas de Espanha, por CARLOS D'OR-
NELLAS. — O transporte de Automóveis entre Aya-
monte e Vila Real de Santo António. — Caminhos de
Ferro Coloniais. — Há quarenta anos. — Parte oficial

1 9 3 7

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

JOSE 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 (trimestre) 10\$00

Número avulso. 2\$50

Números atrasados. 5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

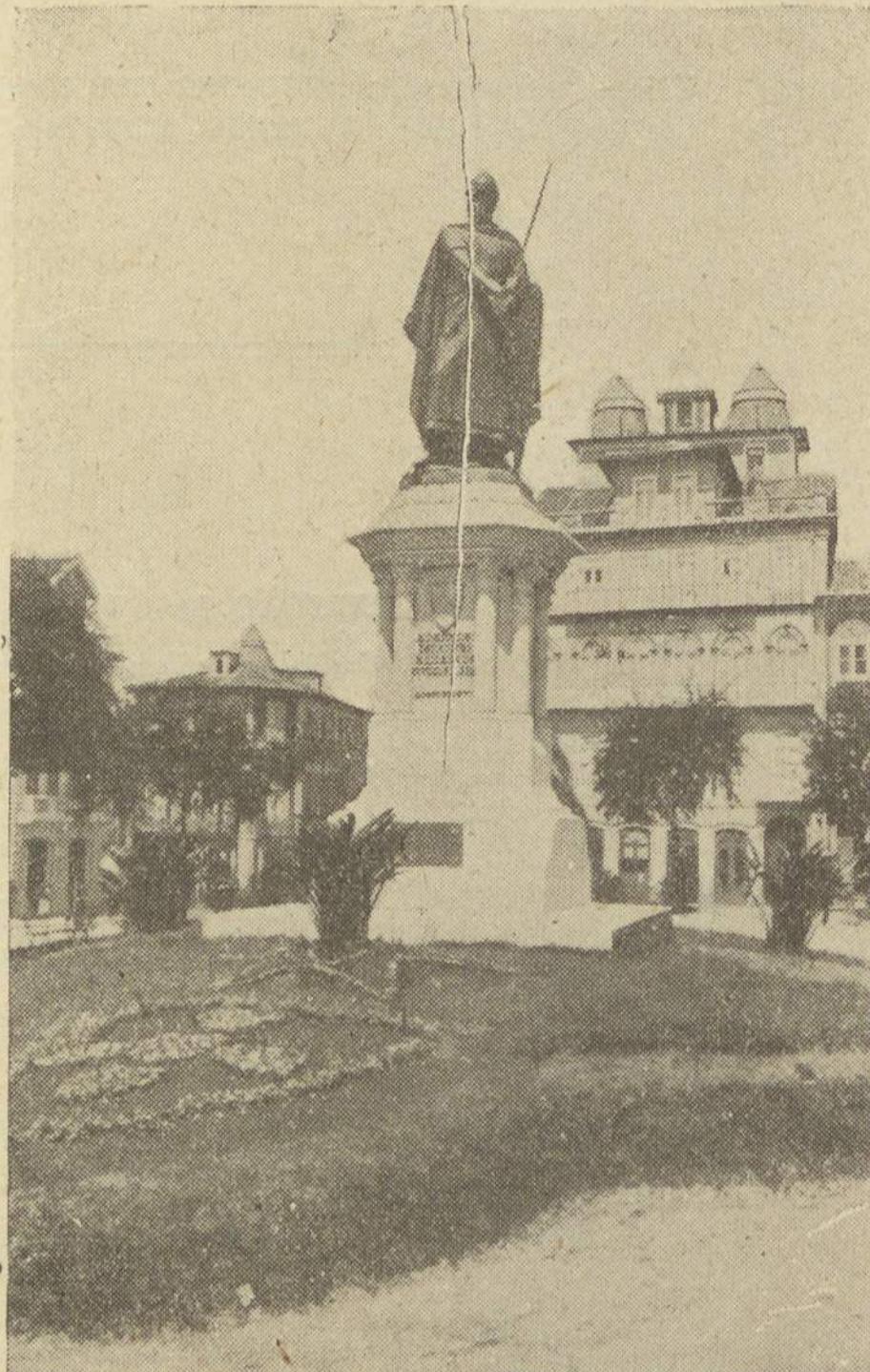
Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

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 Organisadora 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



GUIMARÃES — Estátua de D. Afonso Henriques

Grande Hotel da Penha e será abrillantado 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 Abrantes, ministro das Obras Públicas.

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

Pelo Engº 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 desse 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 funcções de Administração legal foram atribuídos outras especiais, a primeira dos quais era a elaboração de um projecto de acordo com os credores no prazo máximo de 6 meses.

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

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

Porque se não deixou vingar essa negociação? Os prejuízos 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 credores.

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 credores 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 credores, 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 juros, 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 credores 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 pôz 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 sobre qualquer outro

logo que se recebesse do Estado o adiantamento para o juro garantido das obrigações. Nesse crèdor 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 adeantamento 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 crèdor 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 crèdor 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 adeantamentos 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 crèdores.

Assim pois: impedimento de operação

financeira para pagamento integral dos crèdiores;

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

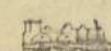
renúncia às compensações por déficits da linha do Tâmega;

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

eis o brilhante halanço da acção da Comissão administrativa para com os crèdiores.

Isto sem falar na demora injustificada da abertura do trôco 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 notícia que apareceu nos diários da capital que as notas com defeitos eram trocadas até ontem 15, dando esta notícia 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 acidentes, 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 atribuído, 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».

— ESTE 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 seus créditos apenas os credores por expropriações e a Caixa de Socorros 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 integral 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 sacrifício de 50 por cento no seu crédito anterior àquela data, sacrifício 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 ressalvados 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.º 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 subscreto 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 satisfeita, 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 interditadas, 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 benévolos 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.

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

§ 2.º Os obrigacionistas que o preferiram 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 sêlo pelas obrigações desta emissão que se destinem a substituir os títulos a converter, em número 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 sêlo 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 parágrafo 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 Abrantes — 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 desses 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 comboio 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 Amilcar 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

amisade e bôa 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 regozijo 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 Eletricidade; Engenheiro Manuel Pinto Osório, Administrador da C. P.; Engenheiro Lima Henriques, Director da C. P.

belta de humildes trabalhadores, tão zelosos e competentes, facto que profundamente me comove, porque vem realçar homens que até há pouco estavam vctados 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 insignias 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 Tamareira operários e patrões, numa íntima confraternização, onde a Sociedade «Estoril» ofereceu um lanche.

Escol.

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.

Escol.

A MORTE DE EDITH CLARK

Notícias 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

Por SABEL

FACSIOSISMO

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

Quando da tomada de Badajoz os da cérémonia 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 resolviveram espalhar que de nenhuma vantagem e importância tinha sido tal vitória.

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

Depois dessa nova vitória passou-se a mesmíssima coisa que com Badajoz.

Agora aproxima-se a tomada de Madrid.

Os jornais franceses — 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 cerco a Madrid, actualmente quase 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 chamamos derrota, é o ataque a Barcelona.

E assim andam há 8 meses 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 Nescio 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 desprêzo.

— 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 deves 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 apregoa; por detrás deles, 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 fóco, a sua mediocridade.

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



SANTA MARIA

Fonte Mourato

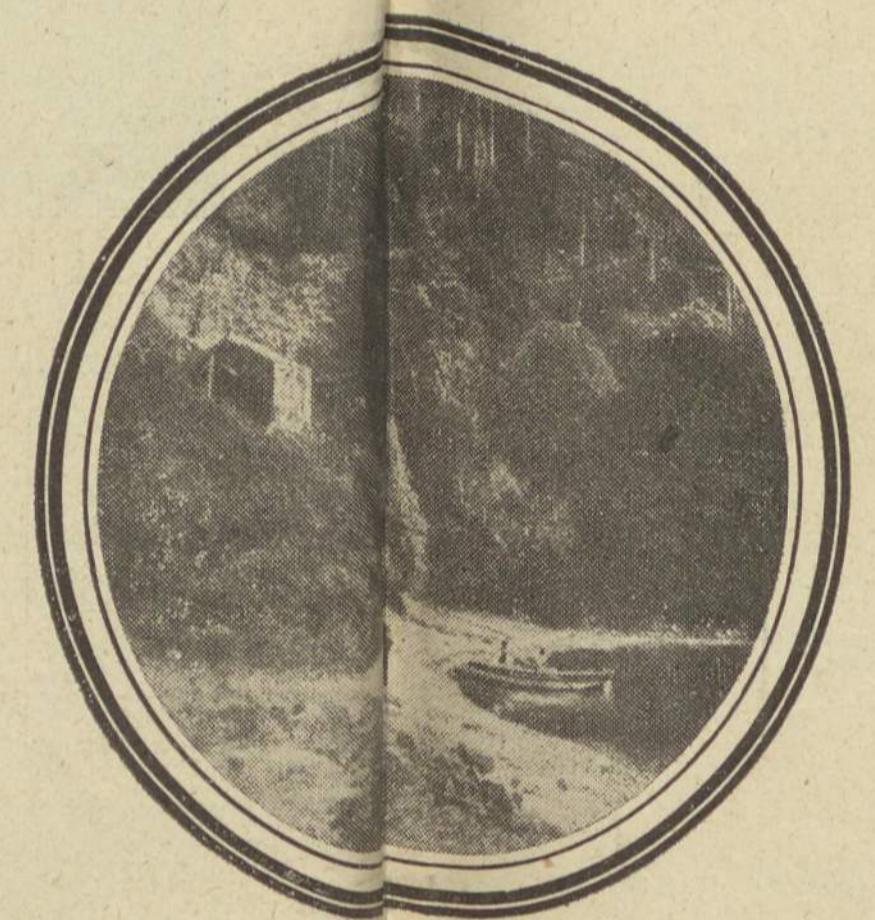
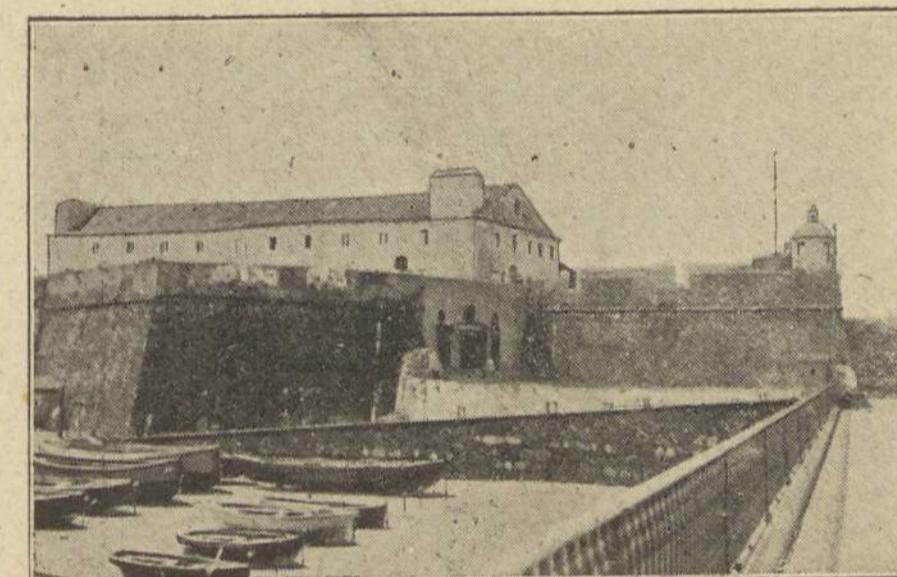
Portugal Turístico



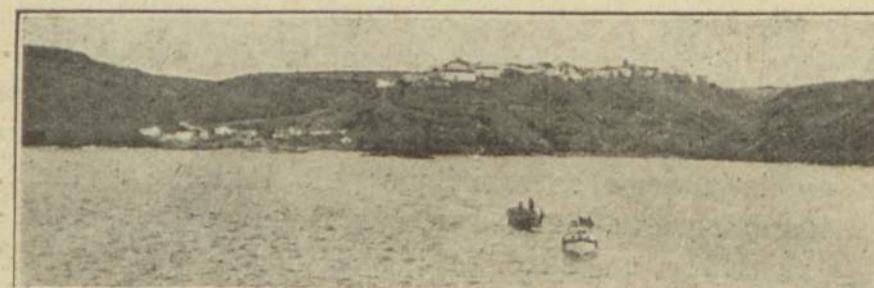
SANTA MARIA Freguesia de S. Pedro



AÇORES Um aspecto com a orla da praia

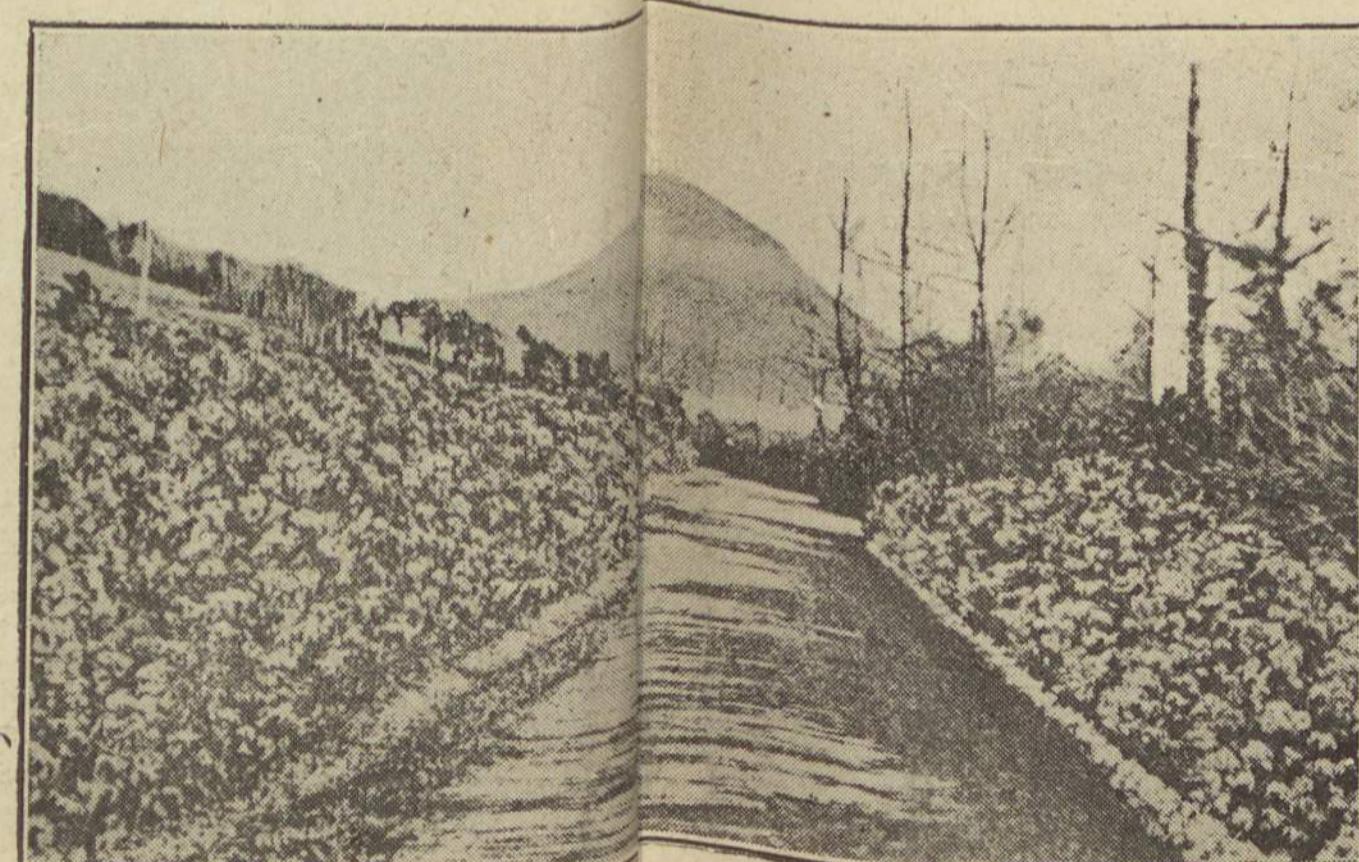
ANGRA D' HEROÍSMO
Um aspecto da Serrête

AÇORES Castelo de S. Braz



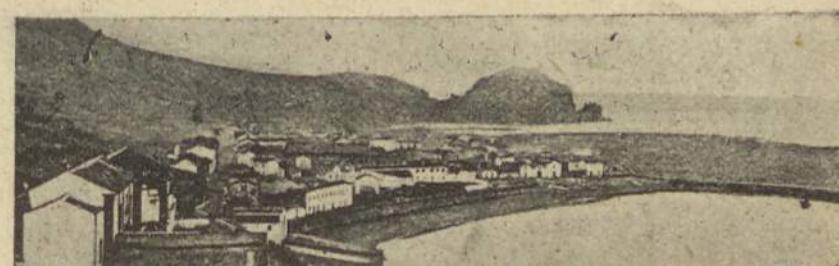
SANTA MARIA

Vila do Pôrto



HORTA

Aspecto da estrada, coberto de ortences



ILHA DO PICO

Vila das Lages

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

PREÇOS PARA ELABORAÇÃO DE ESTIMATIVAS

Por ANTÓNIO GUEDES

(Continuação)

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PRÉÇO 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 entrevia 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 entrevia 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 entrevia 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 entrevia 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 entrevia 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 entrevia de 2 ^m 35, e incluindo balastragem	41.912\$38,1	1.747\$79,8	87\$39,0	26\$21,7	43.7.3\$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 entrevia 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 entrevia 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	PRÉÇO 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 entrevia 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 entrevia de 2 ^m ,55 e incluindo balastragem	42.215\$24,4	1.773\$57,0	83\$68,3	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 entrevia 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 entrevia 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 entrevia 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 entrevia 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 entrevia 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 entrevia 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 entrevia 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 entrevia 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 entrevia 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 costumado aprêço e particularmente o da Gazeta de 1 do corrente, em que era prestada a Eduardo Plácido a tão merecida homenagem como ferroviário eminentíssimo 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 quere 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 credores 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 êsse plano, mas pela Companhia e não pela intrusa Comissão Administrativa.

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

— Já lá iam quâsi 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 cederem à fôrça 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 credores 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 próximamente 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 valôr 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-ESPAÑHA

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 combóios entre os dois países e que, num futuro muito breve, completarão as ligações internacionais com a França e além.

Desde o dia indicado, o combóio 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
	Chegada. 23,10

Para os passageiros que se destinam além de Salamanca,

no sentido de Irún, existe um combóio 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 combóio que partindo de Salamanca às 7,30 será o seguinte horário:

Salamanca	Partida.. 7,30
	Chegada. 9,10
Fuentes S. Esteban	Partida.. 9,41
	Partida.. 12,48
Vilar Formoso	Chegada. 12,52
	Partida.. 14,50
Guarda	Chegada. 15,55
	Partida.. 16,37
Pampilhosa	Chegada. 19,40
	Partida.. 20,09
Lisboa-Rocio	Chegada. 23,57

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

Vilar Formoso	Partida.. 14,50
	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 combóio 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 fosse repugnante e profundamente imoral essa manobra, não a devemos excluir do campo das hipóteses possíveis. O que a tornaria mais revoltante seria a sua imediata 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.

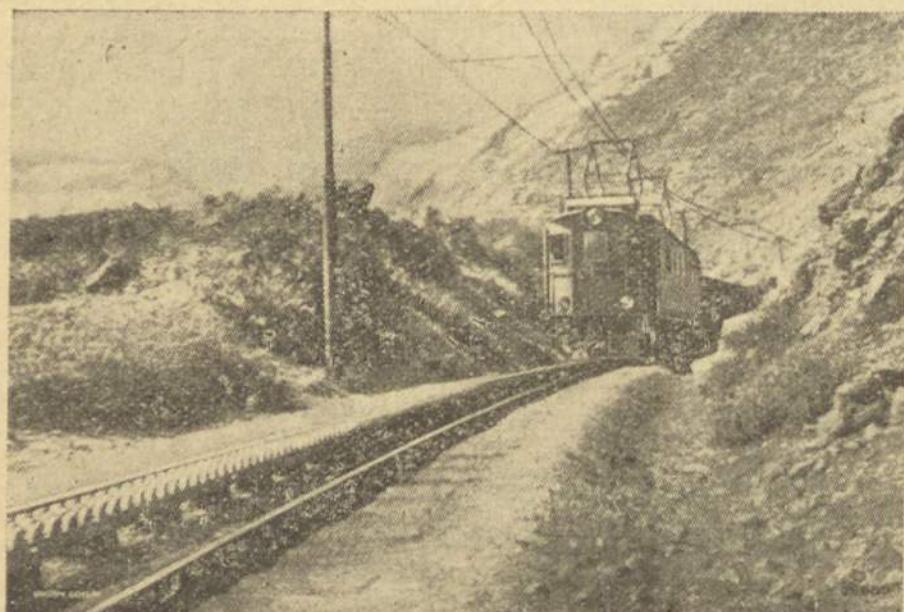
Vender acções por preço desvantajoso e arrancadas assim aos cofres da Companhia, onde aguardam valorização, para neles entarem, dentro em pouco, depositadas para modificar a maioria da assembleia geral; convocar esta a seguir para votar a reorganização financeira, de que se tornaria editor responsável; 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 combóio, que devia levar para longe o meu velho amigo.

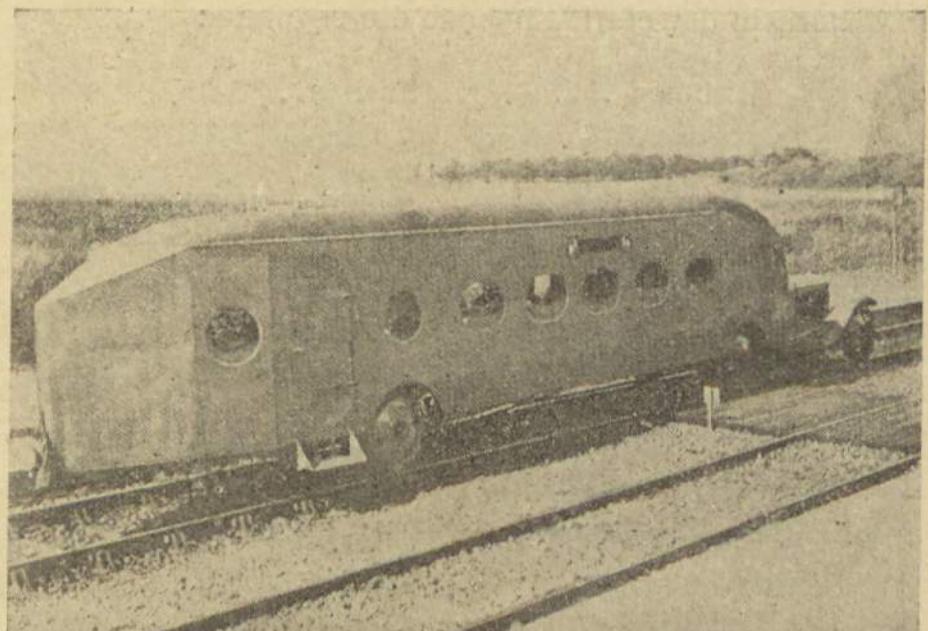
Vi-o partir saudoso e reconstitui o instrutivo diálogo que a sua vivacidade de espírito me proporcionará.

(Do jornal A Voz)



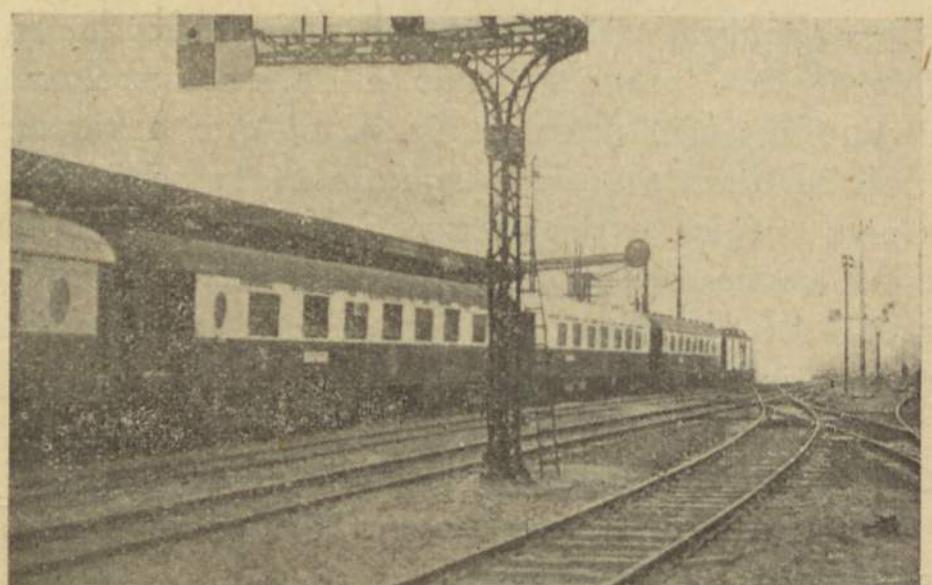
Combóio da linha transandina — Locomotiva mixta de cremalheira e aderência.

Automotora com pneumáticos na via férrea.



Locomotivas a vapor de forma aerodinâmica.

O novo expresso Pullman da «Côte de Azur» — O combóio inaugural ao partir de Paris.



CRÓNICAS DE ESPANHA

Por CARLOS D'ORNELLAS

UMA VIAGEM ACIDENTADA

HÁ notas curiosas que não podemos deixar de registar 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 semiram 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 pôde 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 Escurial, 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 este formidável e magestoso edifício que possue o magnífico convento de S. Jerónimo está em poder das tropas marxistas que hoje se encontram isoladas completamente até que se aperte o círculo 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.

Dificilmente 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.

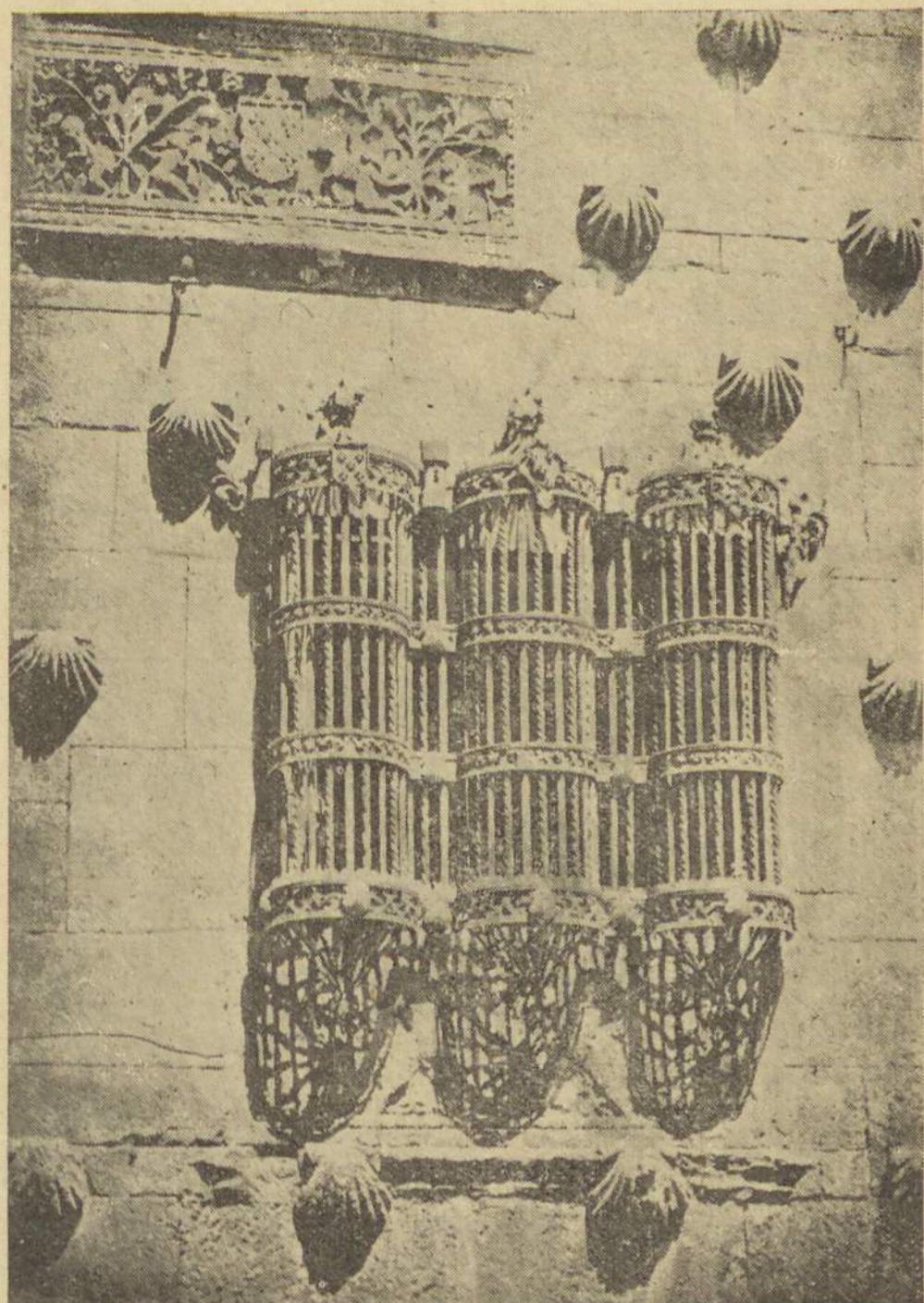
Quantas pragas me rogaria o dono do Buick pela minha insistência na viagem nocturna que não mais me pode esquecer!

Avançamos cinco, dez, quinze quilómetros e cada vez encontravamos 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 cincuenta 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 Conchas

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:

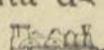
Viva o Oliveira, viva o Oliveira!

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. Aquelle serviço é explorado por uma empresa particular que construiu o necessário «ferry-boat». O transbordador a costa aos cais mandados edificar propositadamente pelas administrações das obras dos portos dos dois faro's. O cais da margem portuguesa foi subvenzionado 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 Téte, 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
O T O R E
O I N H O
E T A I

Moínhos de Martelos, Moínhos tipo «Perplex»

Moínhos «Agribop»

(Especiais para a moagem de Rações, Palhas, Fenos, Carolo de Milho, Matos, etc.)

Grupos Moto-Bomba «Extra»

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

Os mais práticos e económicos

DOIS ANOS DE GARANTIA

Peçam Orçamentos

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

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 repercutido 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 marítimas 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 ultramer com a Europa.

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

Eis a fatal consequencia—de resto 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 atrair 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 incomodos 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 tais efeitos que impossivel era tolher-lhes a marcha, reformou-se o regimen sanitario, acabando com a maior parte dos incomodos á que o antigo obrigava.

Mas, como se temessemos que essa melhoria nos fosse benefica, inventou-se—ainda antes d'ella—outra pêia 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 efeito 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 experencia 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 marítimas.

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 ninguem se arrisque a vir a Portugal.

E para contrapôr a isto, o que temos nós feito, em embellezamentos 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 capitais. Pois todos estes esforços foram desprezados, não querendo ninguem 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, esragados em embellezamentos de corredores, repartções e latrinas officiaes, empregados em melhoramentos na cidade, tornariam esta um encanto que atrahiria 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 evitá-lo, e de ver tambem 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 incomodos 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 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,

pessoas doentes, crianças, é difícil, 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 pôde 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 hespanhóes do Mediterraneo, e podria mesmo ser uma linha estrategica de primeira ordem, para um caso de invasão por aquelle lado, nas mãos de estrangeiros em território hespanhol.

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

É estabelecido para alli o *Sud-express* e outros comboios directos de Madrid, começando a afliuir 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 província, 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 intitulando 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 lucta 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 francesas, 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 diferenças de cambio com a França as põem em crise financeira, a estabelecer bilhetes directos do nosso paiz para França, bilhetes que nem elles proprias teem.

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

E entretanto os nossos governantes que pensem a sérios 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.	50.846	28.746
Propuctos líquidos		
Passageiros	27.500\$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 dispenderá 14.076\$094 réis invertendo um total n'este encargo de 48.934\$534 réis.

Pagou mais, aos credores 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 technico

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

O *Diario de Notícias*, 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 á quella 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 inventá-la.

ORMUZ

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

Á venda em todo o paiz

REPRESENTANTE: MÁRIO ESTEVES

Largo de S. Julião, 12-2º — LISBOA — Telefone 24469

PARTE OFICIAL



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 acordo 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 Guimarãis, 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 alterna trifásica; 2.º contadores para corrente contínua; 3.º contadores para corrente alterna monofásica; 4.º caixas terminais, de derivação e ligadores; 5.º cantoneiras de ferro; 6.º isoladores suportes; 7.º isoladores de esfera, adjudicá-los 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 sobrante uma parcela de terreno, com a área de 645²,36, 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 59,890 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.º Conselheiro D. 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 circuncrição, com sede em Campanhã;

Que o vencimento que recebe é inferior ao mínimo fixado além do qual os vencimentos são colectáveis no Pôrto—artigos 65.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 do 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 ele 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 15 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 torna nulo todo o processado nos termos do artigo 25.º do decreto n.º 24:784.

Por isso, e de harmonia com o douto 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°

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

L U S A L I T E

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

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L. ^{DA}

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

Enderêço telegráfico: LUSALITE

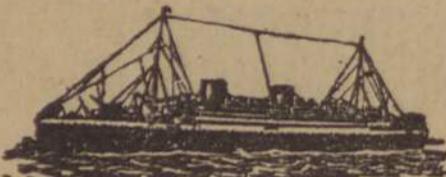
Rocha & Oliveira

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, Coruña, 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 Pórtc: **Tait & Co.** Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

Joalheria, Ourivesaria e Relojoaria de Mário da Cruz Pimenta, Lda

FUNDADA EM 9 DE NOVEMBRO DE 1936
NÃO TEM SUCURSAIS

Compra e troca nas melhores condições, ouro, prata e brilhantes. Não comprem noutra casa sem primeiro certificarem a realidade.

OFICINA DE OURIVES E RELOJOEIRO - Colossal sortido de 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 APERFEIÇOA-
MENTOS TECNICOS - QUALIDADE IM-
PECAVEL AO MINIMO CUSTO

Sociedade Anónima BROWN, BOVERI & C.º

BADEN-SUISSA

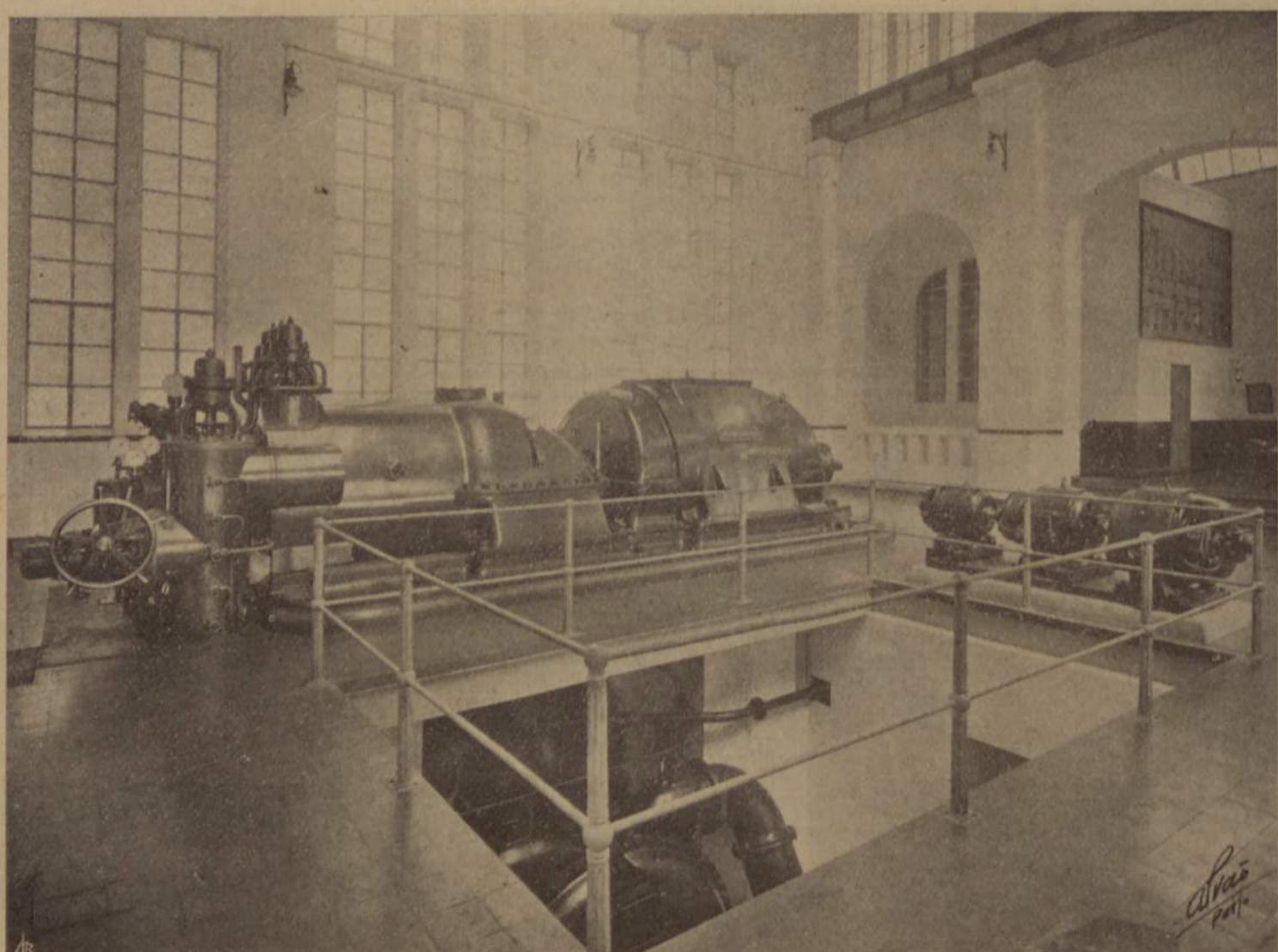
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas. — A firma que montou o maior número de turbinas a vapor: — em Portugal. :—

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 Eléctrica Portuguesa. — Um dos dois turbo-grupos de 7500 kilowatts



Vinho «Madeira IZIDRO»

A MARCA
PREFERIDA

AGENTES:

VILARINHO
& RICARDO L. DARua da Prata, 230
TELEFONE 21711
LISBOA

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 crônica e cholecistite calculosa de que ela sofria há muitos anos.

No dia seguinte ao do tratamento, com facilidade e sem o menor incômodo a doente expeliu grande número de cálculos 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 d'este 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.º verificará que a instalação de um «Aeromotor» representa uma grande economia.

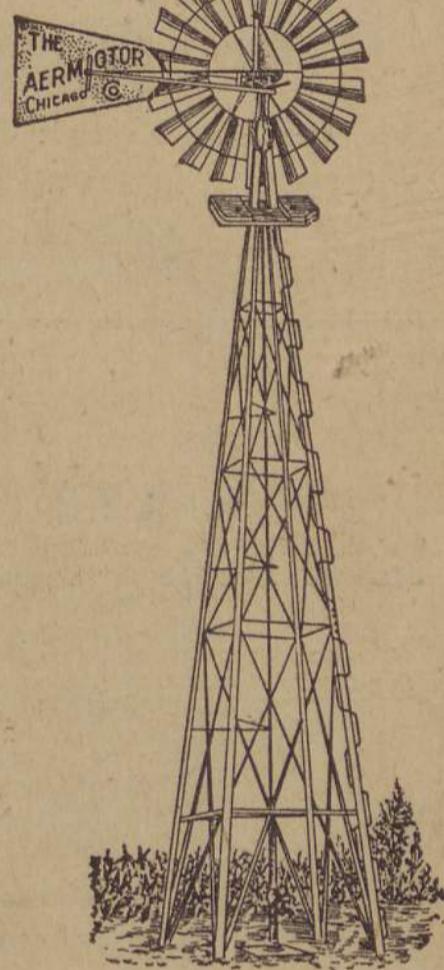
Os «Aeromotors» adquiriram fama por seu baixo custo de operação.

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.º obtém um moinho de vento diferente de todos os demais, pelo facto de ser de muito melhor construção.

Tenho sempre para entrega imediata

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



porque está provado
que é o melhor ma-
terial impermeabilis-
ador para vedar
água e humidades
em terraços, caboucos
tanques d'água etc..

Agencias gerais para Portugal :

«FORROBETON»
R. L.

RUA DO BARÃO, 18-B
Tel. 20.752 LISBOA



Electro - Auto - Renovadora

MATERIAL ELÉCTRICO

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

Telefone 22359 — Secção de material eléctrico

Rua dos Correeiros, 224

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

P E L E S

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

C A S A A N Á O

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 PROVÍNCIA, PESSOAL ESPECIALISADO

PEDIDOS PELO TELEFONE 25221

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

LISBOA

CAFÉS

DA MELHOR PROCEDÊNCIA, TRATADOS E TORRADOS, SEGUNDO OS MAIS MODERNOS PROCESOS
CHÁS
DA MAIS VARIADA QUALIDADE,
CACAU, CHOCOLATE, E E/SPECIALIDADES
FARINHA DE TODA A QUALIDADE E PROCEDÊNCIA



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

INSTRUMENTOS
para Banda,
Tuna, Orque-
stra, Jazz

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

PEÇAM
CATALOGOS

Santos Beirão, L.º

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

TELEFONE 22180
L I S B O A



provem os
CAFÉS
da
TABACARIA
DE OURO



ROCIO, 114-LISBOA
TELEFONE -26244

AOS AUTOMOBILISTAS ULTIMA NOVIDADE

Gracas a este sistema de 3 macacos, que se encontram permanentemente fixados nos eixos do seu carro, pode V. Ex.º 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 auxilio de um cabo-manilha, e com um esforço minimo, pode V. Ex.º levantar qualquer das rodas traseiras, o jôgo dianteiro, ou ainda o carro todo, sem ter que tomar posições incômodas e sem correr o risco de o carro lhe caír, como acontece com os macacos portáteis, quando mal aplicados.

Pondere nestas: enormes vantagens que lhe proporciona o Sistema de macacos permanentes D. W. S !
PARA ESCLARECIMENTOS E VENDA:

AUTO-RADIOFONICA, L.º — RUA BRAAMCAMP, 62-64 — Telefone: 40630 — Telegramas: «Autofonica»

TELEFONE 27303

ISIDRO

Vende por conta dos proprietários e com sua Autorização: Prédios Modernos, Prédios Antigos, Moradias; Bonitas Quintas e grandes herdades; trespassa lojas de todas as qualidades, em todos os bairros da capital.

Todos os negócios são fechados na presença dos proprietários e os respectivos sinais são também recebidos pelos Proprietários. Negoceia com a maior lealdade. Dá informações Comerciais e Bancárias, a todos os clientes que desejarem.

ISIDRO SILVA Comerciante Registado no Tribunal do Comércio

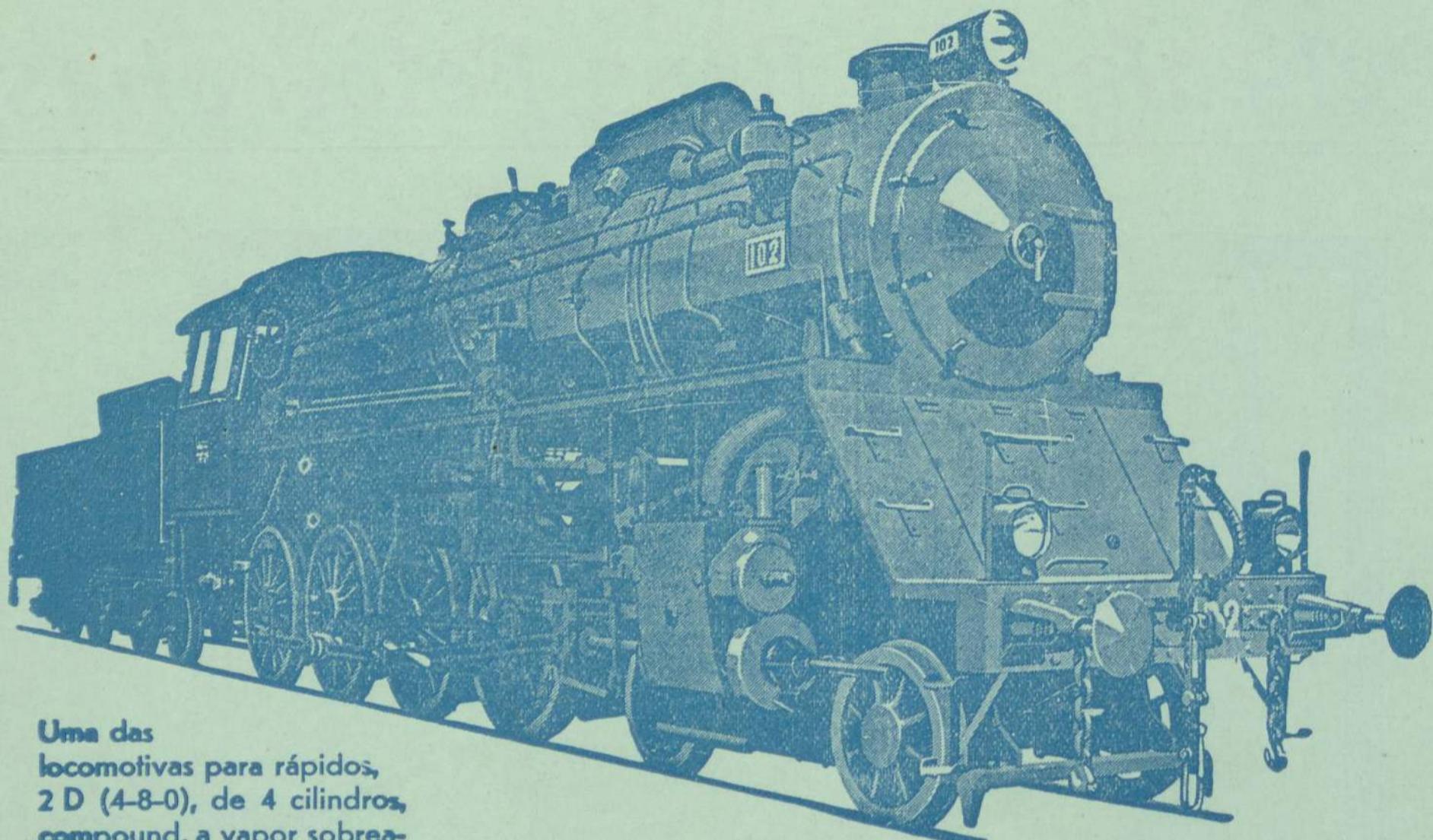
Rua Eugénio dos Santos, 39-3.º — LISBOA



A Pelicula das Boas Fotografias



GARCEZ, L.^{DA}
RUA GARRETT, 88
LISBOA



Uma das
locomotivas para rápidos,
2 D (4-8-0), de 4 cilindros,
compound, a vapor sobre-a-
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 Metrópole 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