

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

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

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º — Madrid  
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

---

## S U M Á R I O

Algarve, Alte, Vista geral. — Turismo. — A Companhia  
do Norte de Portugal, pelo Eng.º J. FERNANDO  
DE SOUZA. — O V Almôço dos «Carlos». — Mr.  
William G. T. Pope. — A sinalização das passagens de  
nível e a «Sociedade das Nações». — Transcrição. —  
Crónica da Quinzena, por REBELO DE BETTEN-  
COURT. — Moçambique e a acção do engenheiro Pin-  
to Teixeira. — A Holanda e os seus transportes. —  
Conselheiro Fernando de Sousa. — Lisboa, a cidade  
cárcere. — As comemorações do Duplo Centenário de  
Portugal. — Engenheiro Manito Torres. — Espectá-  
culos. — Vida Ferroviária. — Ecos 89 Comentários, por  
SABEL. — Há quarenta anos. — Companhia do Norte  
de Portugal. — As passagens de nível. — Caminhos de  
:: :: Ferro Coloniais. — Parte oficial. :: ::

---

1 9 3 8

ANO 50.º

16 DE NOVEMBRO

NÚMERO 1222



FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA  
ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS  
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA  
ARMANDO FERREIRA  
ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO  
DR. AUGUSTO D'ESAGUY  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR  
Dr. ALFREDO BROCHADO  
ANTÓNIO GUEDES  
JOSÉ A. DA COSTA PINA  
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA  
General RAÚL ESTEVES  
Coronel CARLOS ROMA MACHADO  
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Engenheiro PALMA DE VILHENA  
Capitão de Eng.ª JAIME GALO  
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO  
Capitão HUMBERTO CRUZ  
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA  
Engenheiro AVELAR RUAS

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON  
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS  
AVULSO

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



# TURISMO

## Na Madeira

O Conselho Nacional de Turismo, na sua última sessão, a que presidiu o sr. brigadeiro Silveira e Castro, aprovou, depois de lhe introduzir algumas alterações, o ante-projecto relativo à construção duma pousada na Encumia-da de S. Vicente; examinou o projecto de construção do hotel «Nova Avenida», na cidade do Funchal e tratou, ainda, da execução de obras nas quintas que o Estado possui naquela cidade.

## No Caramulo

Na mesma reunião, o Conselho Nacional de Turismo propôs a concessão de subsídios à Junta Autónoma das Estradas para modificação da rede de esgotos da estância climatérica do Caramulo.

## Em Sintra

À mesma Junta das Estradas foi também proposto pelo Conselho Nacional de Turismo a concessão dum subsídio para rectificação das placas, colocadas no Parque de Sintra, designadamente, nos Castelos da Pena e dos Mouros.

## Em Lisboa

No decorrer do mês de Outubro findo, o pôrto de Lisboa foi visitado por 3.700 excursionistas estrangeiros, vindos 900 no «Der Deutsch», 881 no «Sierra Cordoba», 712 no «Oceania», 711 no «Montcalm», 277 no «Arandora Star», e 219 no «Vandyck».



# A

# Companhia do Norte de Portugal

## Resumo de um Episódio da História Contemporânea

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

Quem não leu a célebre comédia de Molière: *Tartufo*? Logra o seu protagonista introduzir-se em casa do crédulo *Orgon* e ganhar a sua confiança, enquanto tateia untuoso o vestido de seda de *Elmira*. Conquista por fim todas as posições e toma arrogante a casa e a mulher à sua vítima, que expulsa.

Acudia-me irresistivelmente ao espírito essa reminiscência literária ao ler o resumido relato de um discurso do Presidente da Comissão de confisco da Companhia do Norte, e ex-Secretário Geral do Ministério da Instrução.

Está senhor dessa Companhia há cinco anos e amanhã será talvez o dominador de todas as linhas de via estreita englobadas numa só empresa, conforme pertinazes e multiformes diligências, primeiro privadas junto dos influentes das respectivas empresas e ao presente oficiais como chefe e dono de uma delas sob o patrocínio do Estado.

*Audaces fortuna juvat*. Era o mote de *Danton*; audácia particularmente fácil e eficaz

onde as memórias são curtas e superficial o exame dos assuntos.

Perante a legítima crítica jornalística, fundamentada em argumentos e provas, que permanecem incontestados, essa audácia manifesta-se com desdenhoso entono a declarar que só tem que dar contas ao Governo, que não lhas pede.

Os factos são porém os factos e permanecem com a rigidez do granito nas suas linhas inalteráveis.

Basta enumerá-los mais uma vez para se reconhecer que a recusa arrogante de justificação é o recurso dos que se não podem justificar.

1.º — Quando a Companhia do Norte lutava, em 1933, com dificuldades de tesouraria, sem ter, porém, uma letra protestada e preparava o saneamento das suas finanças baseado na conversão das obrigações de 9 e 7½ para 5%, que o Governo autorizasse, e na colocação das acções em carteira, um libelo secreto, para o qual se haviam pedido capciosamente informações à Companhia, influenciou os meios oficiais, sem nunca ser ouvida a Companhia àcerca das acusações que se lhe faziam.

Recusou-se-lhe o adiantamento, por curto prazo, de fundos correspondentes à garantia de juro do semestre findo, apesar do parecer favorável da Direcção Geral, para o pagamento do cupão.

Logrou a Companhia negociar um suprimento do Banco Ultramarino e o administrador-delegado obteve, sob a sua responsabilidade pessoal, um empréstimo de 100 contos, ficando terminantemente expresso que seria pago, assim como o saldo do Banco, logo que se recebesse o complemento da garantia. É pago o cupão. Reembolsa-se integralmente ao Banco Ultramarino o suprimento e nega-se igual reembolso ao administrador-delegado apesar do formal compromisso tomado, como se se tratasse de um débito vulgar!

2.º — Sobreveio o Decreto-lei n.º 22.951 de 5 de Julho de 1933, de cuja génese conheço as peripécias, mas não as posso referir.

Precede-o extensa nota oficiosa, verdadeiro libelo publicado pelos jornais, mas que não passou ao «Diário do Governo» como justificação prévia do decreto.

Foram os corpos gerentes da Companhia



suspensos e substituídos por uma Comissão Administrativa, encarregada ao mesmo tempo de negociar no prazo de seis meses um acôrdo com os credores e de proceder a inquérito rigoroso, devendo comunicar ao Ministério Público as irregularidades encontradas.

Mais de três anos decorreram sem essa convenção, que terminou pela oferta aos credores apenas de 50 ou 60% dos seus créditos conforme recebessem em dinheiro ou em obrigações. Nos cinco anos passados nenhuma responsabilidade criminal foi imputada aos antigos corpos gerentes, deixando-se pesar, todavia, sobre o seu nome e sobre a memória do principal deles o peso infamante de suspeições.

Entretanto uma cabala paralela é urdida na Companhia de Seguros que Eduardo Plácido fundára e fizera prosperar (e cuja paternidade hoje lhe é usurpada!)

Recusara a dois cubiçosos o serviço global da emissão de uma série de obrigações da Norte, cujo lucro à Companhia devia pertencer pela acção directa e não a êles. *Inde irac.*

Tal campanha difamatória houve nos tribunais, na Imprensa, em certos meios de influência decisiva, que Eduardo Plácido foi preso por alguns dias, os seus bens arrestados e uma avalanche de processos desabou sobre ele.

Esperava-se — e havia o cinismo de o confessar — que o seu combalido coração não resistisse a emoções tais.

Com que energia êle lutou e venceu! Veio, porém, a morte prematura prostrar o impertér-rito lutador, que tinha a consciência tranqüila!

Proibiu-se a reunião da assembleia geral da Norte, convocada antes do decreto, na qual seria aprovado o plano de reconstituição financeira, cujos proponentes se recusaram a negociar com a Comissão por não reconhecerem a sua legitimidade.

4.º — Só ao fim de 5 anos se abriu o trôço Boavista-Horto Municipal e se a estação definitiva fôr no lugar que por decreto lhe pertence e em que estava adquirido o terreno, será porque o actual Ministro das Obras Públicas fará cumprir a lei e respeitar o projecto aprovado, a favor de cuja execução a opinião pública se manifestou.

Entretanto a Companhia perdeu centenaes

de contos de receita, pois podia ter aberto a linha há muito.

5.º — Deixou-se renovar o taboleiro da ponte do Ave sem reclamar o cumprimento da lei e do contrato que mandava tornar independentes as linhas de Guimarães e do Minho.

6.º — Venderam-se ao Estado 12.000 acções das existentes em carteira para lhe assegurar a maioria na Assembleia Geral, convocada em seguida para aceitar as bases de reorganização financeira postas pelo D. 27.570 de 15 de Março de 1937, que prescreve a redução dos débitos da Companhia, a conversão das suas obrigações em número de 339.813 e a emissão complementar de mais 129.114 de 5%, ficando pouco clara a extensão a estas da garantia de juro.

7.º — Em 16 de Agosto de 1937 reuniu-se a pseudo-Assembleia Geral, que votou umas bases defeituosíssimas da revisão das concessões, por mim analisadas em extenso artigo de 22 do mesmo mês.

Pois bem: surgiu, não há muito, o Decreto 28.880 de 25 de Julho último, cujas bases, que serão submetidas à Assembleia Geral, diferem consideravelmente das votadas em 1937 e que reduzem 44 anos à duração da concessão, isto é, privam a Companhia da exploração exactamente quando teria cessado o período de amortização das obrigações.

Em artigo de 23 de Julho da «Voz» analizei miudamente êsse novo decreto, que implica a comédia da nova reunião da Assembleia Geral.

8.º — Não houve desde Agosto de 1937 nova assembleia para eleger os corpos gerentes nem os estatutos aprovados naquela ocasião foram publicados com a aprovação do Governo. Assim se tem prolongado o usufruto da Companhia pela Comissão Administrativa desde 1933.

Compare-se êsse procedimento ao havido para com a Companhia Nacional de Navegação, para a qual se nomearam duas comissões, uma administrativa e outra de inquérito, marcando-se prazo para os seus trabalhos, que cêdo findaram e deram lugar ao regresso à normalidade.

9.º — Nenhuma deligência consta que se fizesse para libertar a Companhia dos «déficits»



## O V Almoço dos "Carlos"

Como se anunciára, realizou-se no dia 4 do corrente, no "Rex-Bar", pelas 12,30, o V Almoço dos "Carlos", que, como os anteriores, decorreu com animação e elegância.

Às 12 horas foi celebrada uma missa, na Igreja dos Mártires, por alma de todos os Carlos falecidos, que pertenceram ao grupo; a saber: Capitão Carlos Chaves Costa, capitão Carlos Sepulveda Veloso, Carlos Pinto Pedrosa, director do *Notícias de Évora* e Carlos Arbués Moreira.

Estiveram presentes ao almoço, entre outros, os srs.: Dr. Carlos Cília, Carlos Coelho, Carlos Méga, Carlos de Brito Leal, Carlos Mendes da Costa, Carlos Kruss Aflalo, Carlos José da Costa, Carlos Moura Cardoso, Carlos António Cardoso, Carlos Moniz Pereira, Carlos Sourton Rei, Carlos Guimarães, Carlos Barral Filipe, Carlos d'Ornellas, etc..

Foram recebidas saudações de alguns Carlos, que por motivos vários não puderam assistir a essa festa de confraternização, srs.: Almirante Carlos de Gago Coutinho, coronel Carlos Roma Machado de Faria e Maia, actor Carlos Leal e Carlos Silva.

da linha do Tâmega e para o reembolso dos que havia suportado, como o pedia a mais elementar equidade.

As bases do novo decreto deveriam ser profundamente alteradas para representarem auxílio eficaz e equitativo à Companhia.

\* \* \*

Antes de findar esta longa recapitulação de críticas, a que talvez seja negado aprumo mas a que sobeja verdade e oportunidade, convém responder a uma objecção superficial.

—O Estado fica dando garantia a cerca de 46.900 contos de obrigações, o que representa uma anuidade de cerca de 2.800 contos.

E os 114 quilómetros de linhas da Póvoa a Guimarães incorporadas no domínio público e construídas sem encargo do Estado?

E os centenaes de contos de receita do imposto ferroviário que o Estado cobra anualmente?

## Mr. William G. T. Pope

### UMA HOMENAGEM JUSTA

Na manhã de 14 do corrente, algumas centenas de funcionários, tanto dos escritórios como das secções técnicas da Anglo-Portuguese Telephone C.<sup>o</sup>, de Lisboa, reuniram-se no átrio da entrada da Estação Norte, à rua Andrade Côrvo, para testemunhar a alegria que sentiam em ver regressar à actividade o digno administrador geral daquela Companhia, Mr. William G. T. Pope, que há dois meses sofreu um grave desastre.

Mr. Pope atravessou o patio principal entre alas de empregados e empregadas, que o alvejaram com uma prolongada salva de palmas, tendo-o saúdo, em nome de todo o pessoal, o secretário geral da Companhia, nosso querido amigo, sr. engenheiro Armando Ferreira.

Essa homenagem, muito justa, comoveu profundamente o sr. Pope.

A sua esposa, que o acompanhava, foi oferecido, em seguida, um lindo ramo de cravos.

E o considerável aumento de material colectavel provocado por essas linhas?

Os que pugnaram, como eu—sem ter nisso, aliás, o mínimo interesse material e pessoal—pela fusão das duas velhas companhias e pela construção de várias linhas de via estreita no Minho formando um feixe com a testa no Pôrto e em Leixões e promoveram a criação da Companhia do Norte e favoreceram o seu incremento, têm a consciência de ter prestado um serviço ao país.

Por isso puz em relêvo o que se deve à memória de Eduardo Plácido e à acção dos srs. Passos e Sousa e Carvalho Teixeira como ministros.

Por isso tenho combatido há anos o bom combate na Imprensa sem ilusões, embora, àcerca do resultado perante prevenções incuráveis, mas com a certeza de ter cumprido um dever.



# A SINALIZAÇÃO DAS PASSAGENS DE NÍVEL

## e a "Sociedade das Nações"

O Comité Especial de Peritos apresentou ao Conselho da Sociedade das Nações, pela Comissão das Comunicações e do Trânsito, um Relatório sobre a Sinalização das Passagens de Nível.

Esta Comissão tem-se interessado, desde longa data, pelas medidas destinadas a garantir a segurança da circulação das estradas, e o problema das passagens de nível dos caminhos de ferro mereceu-lhe, igualmente, a sua atenção.

As convenções internacionais de 24 de Abril de 1926 e de 30 de Março de 1931, relativos à circulação dos autos e à sinalização das estradas, prevêm os sinais triangulares, com a imagem duma cancela ou duma locomotiva. Mas êstes sinais estão, porém, sujeitos ao risco de não atrair suficientemente a atenção durante a noite, e carecem, portanto, de medidas complementares, que proporcionem aos automobilistas e condutores de camiões sinais eficazes, de maior segurança.

A União internacional dos caminhos de ferro, por ocasião do seu congresso reunido em Sevilha, em Maio de 1926, resolveu que as passagens de nível, não providas de guardas, fossem beneficiadas com sinais fixos em forma de cruz de Santo André.

A Associação internacional dos congressos dos caminhos de ferro, na sua 12.<sup>a</sup> sessão, considerando que o tráfico se torna cada vez mais em tráfico internacional, colocou à cabeça das suas conclusões o pedido dirigido a todos os países para que adoptassem uma legislação e regulamentos baseados em princípios uniformes referentes à protecção das passagens de nível e aos sinais convencionais.

As passagens de nível, dividem-se em três categorias, a saber: passagens providas de barreiras, passagens sem barreiras mas com sinalização automática, ao aproximar-se o comboio, e passagens sem barreiras e sem sinalização automática. Torna-se indispensável,

portanto, um acôrdo internacional, que ponha em prática, com carácter obrigatório, uma sinalização uniforme para cada uma destas categorias.

A conclusão de semelhante acôrdo torna-se de ano para ano uma necessidade mais grave e mais urgente.

Na estrada, tanto a velocidade dos automóveis de toda a espécie, o volume de alguns camiões, como, ainda, a intensidade da circulação não cessam de aumentar; quanto ao caminho de ferro, os comboios são cada vez mais rápidos, e o emprêgo das automotoras introduziu as grandes velocidades nas linhas secundárias, que não as conheciam até então.

Depois de várias considerações sobre as cores e sobre os sinais a adoptar nas passagens de nível o comité emitiu, no Acto final da Conferência sobre a sinalização das passagens de nível os seguintes votos:

1.º — Que as partes contratantes da convenção tomem todas as medidas necessárias para suprimir, o mais possível, nos seus respectivos territórios, as passagens de nível, substituindo-as por passagens inferiores ou superiores;

2.º — Que se obtenham, em princípio, o estabelecimento de passagens de nível por ocasião da construção de linhas novas e que nas linhas secundárias se limitem ao mínimo o número das passagens;

3.º — Que, adoptem todas as medidas necessárias para que os funcionários encarregados das manobras nas passagens sejam convenientemente advertidos da chegada dos comboios.

4.º — Que se tornem, quanto possível, uniformes a regulamentação e a sinalização das passagens de nível.

5.º — Que tomem, nos seus respectivos territórios, disposições suplementares de segurança para todos os casos de nevoeiro e todas as outras circunstâncias que reduzem anormalmente a segurança.

6.º — Que se esforcem por melhorar a situação creada pela existência, em certos países, de cancelas, postas à livre disposição dos peões e que provocam, não raras vezes, um número importante de acidentes.

## TRANSCRIÇÃO

O excelente quinzenário *Guitarra de Portugal*, da direcção do admirável poeta popular João Linhares Barbosa, deu-nos o prazer de transcrever, na integra, no seu número de 25 de Outubro passado, o artigo que aqui se publicou, no nosso número 1219, intitulado "Uma campanha inútil contra o fado", em que comentámos um artigo do sr. Luís Moita, que tendo, apesar das suas campanhas, o maior propagandista da canção popular, a canção da tristeza, do amor e também da alegria.

Agradecemos a transcrição.



# Crónica da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

## *Portugal e a Africa*

O Ministro da Defesa da União Sul-Africana, sr. Oswaldo Pirow, na sua passagem para a Inglaterra e a Alemanha, aonde foi tratar de importantes assuntos coloniais, demorou-se alguns dias em Lisboa.

A sua visita ao nosso país assumiu character official, dela resultando o fortalecimento das relações diplomáticas entre Portugal e a União Sul-Africana.

Segundo nota do Ministério dos Negócios Estrangeiros, entre o sr. Pirow e os membros do Governo Português foram discutidos vários assuntos de interesse mútuo para ambos os países.

Nessa discussão serena de interesses não só prevaleceu de parte a parte o espírito de boa vontade, como se acentuaram os laços de amizade existente entre as duas nacionalidades. Chegou-se a um acôrdo relativamente aos serviços aéreos entre a União da África do Sul e a Colónia de Angola em bases semelhantes às que regulam já o serviço entre Lourenço Marques e Johannesburgo, e estudaram-se além disso as possibilidades comerciais entre a União e Angola, na esperança de que se considerará realizável, em seguida, um acôrdo formal de comércio.

A visita do sr. Oswaldo Pirow coincide com a discussão, na imprensa estrangeira, das pretensões coloniais da Alemanha e foi feita, não esqueçamos também esta circunstância, 3 meses depois da viagem triunfal a Angola do sr. General Óscar Carmona, que teve como objectivo despertar, nos portugueses distantes da nossa vasta província ultramarina, uma saúde mais viva pela pátria mãe e uma fé mais ardente nos seus destinos.

Se a viagem do Chefe Supremo da Nação a Angola foi como a presença e o abraço de Portugal, a visita de Mr. Oswaldo Pirow constituiu a afirmação enérgica e serena de que a União Sul-Africana reconhece e respeita a soberania de Portugal. Angola, e do mesmo modo Moçambique não são apenas domínios portugueses, são, também, a garantia da estabilidade política da África.

E, a propósito, recortamos, de «A Voz», de 29 de Outubro, estas palavras:

«A questão colonial não ameaça Portugal. Protege-nos o prestígio conquistado por uma administração séria e o interesse do Mundo. Lembremo-nos

## *Moçambique e a acção do engenheiro Pinto Teixeira*

Deu-nos a honra da sua visita a esta redacção o sr. André Moura, antigo funcionário colonial, que, recentemente, percorreu de novo a colónia de Moçambique, em missão jornalística e de propaganda comercial.

Durante a sua viagem, verificou com prazer e com todo o seu orgulho de português que a colónia tinha feito grandes progressos no período de 1918 a 1930, tendo-o surpreendido, principalmente, o desenvolvimento excepcional dos caminhos de ferro, devido ao interesse e à competência do ilustre engenheiro sr. Pinto Teixeira, êsse homem de acção admirável, que mereceu a um velho colono êste significativo elogio: «O que nós cá precisamos é de muitos Pintos Teixeiras!»

A colónia de Moçambique só começou verdadeiramente a progredir — afirmou-nos o sr. André Moura — depois da publicação do Acto Colonial, e o seu progresso está assegurado pelos serviços dos Caminhos de Ferro, que se tornaram modelares desde que o engenheiro Pinto Teixeira tomou a sua direcção.

Dois relatórios da Administração dos Serviços de Portos e Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique, um referente ao ano de 1930-31, e outro do ano de 1934-35, registam os melhoramentos valiosos na rede ferroviária, a construção de edificios para oficinas e a organização, em novas bases, do sistema administrativo.

Graças à superior orientação do sr. Pinto Teixeira os caminhos de ferro revolucionaram a economia da colónia, assegurando-lhe o seu progresso e o seu equilíbrio, e valorizando ainda mais a importância do magnifico pôrto de Lourenço Marques, onde entram por ano mais de 400 navios, sendo 48 portugueses.

A rede ferroviária de Moçambique comporta presentemente 1.374 quilómetros.

de que a União Sul-Africana, se não quere restituir as antigas colónias alemãs, muito menos quereria ver a Alemanha instalada em Angola ou Moçambique, onde haverá pontos de apoio para uma acção africana muito mais eficazes que os de Dar-es-Salaam ou Swaskopmund.»



# A Holanda

## e os seus transportes

### *Impressões dum brasileiro*

Um distinto colaborador da revista *Brasil-Ferro-Carril*, que se publica no Rio de Janeiro, escreveu uma curiosa crónica de impressões da sua recente viagem à Holanda.

Não podiam ser melhores essas impressões.

No que diz respeito aos caminhos de ferro na Holanda, o sr. Milciades Pereira da Silva escreve:

«Os primeiros trechos ferroviários foram construídos na Holanda a partir de 1839. Com efeito, a 20 de Setembro desse ano inauguraram-se os primeiros vinte quilómetros de Amsterdam a Haarlem, seguidos pelo trecho Haarlem-Leiden em 1842 e Leiden-Haya em 1843.

Nesse mesmo ano inaugurava-se o trecho Amsterdam-Utrecht, e nos dois seguintes o de Utrecht a Arnhem.

Finalmente, em 3 de Junho de 1847, completava-se a ligação das quatro principais cidades do país com a inauguração do trecho de Haya-Rotterdam.

Os transportes ferroviários da Holanda, continua o sr. Milciades Pereira da Silva, acham-se submetidos à mais forte e dura concorrência que se possa imaginar, por água, por terra e pelo ar. Mesmo assim em 1937 observou-se um acréscimo de cerca de 50.000 contos de reis na receita de tráfego dos ferrovias do país em relação a 1936. Com o florim a 10\$000, obteve-se em 1937 a quantia de 542 000 contos do tráfego de passageiros, 10.000 contos de bagagens, encomendas 26.000 contos, 400.000 contos de mercadorias e 23.000 contos de diversos ou sejam 100.000 contos em total. Dos 542.000 contos, 403.000 provieram dos passageiros de 3.ª classe e apenas 22.000 dos de 1.ª classe, com 117.000 para a 2.ª classe.

A despesa de custeio elevou-se a 910 mil contos donde o saldo de 92.000 contos de réis. O movimento financeiro, acusou, porém um déficit de 320 mil contos de réis. Por isso, durante o corrente ano o Governo Holandês foi levado a encampar os empréstimos e a fundar uma Sociedade Anónima de que ficou possuindo a maior parte do capital, afim de não prejudicar o necessário aperfeiçoamento e desenvolvimento dos transportes ferroviários no país. É que, naturalmente, mau grado a navegação

# Conselheiro Fernando de Sousa

Uma homenagem da Câmara Municipal da Póvoa de Varzim

A figura prestigiosa do nosso querido amigo, sr. conselheiro J. Fernando de Sousa, director de «A Voz» e da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», teve há pouco, na Póvoa de Varzim, quer da parte da população, quer ainda do próprio município, significativas homenagens de apreço, que constituem uma repulsa pelas insinuações injustas que algumas pessoas daquela vila lhe fizeram.

Da acta da Sessão de 27 de Outubro da Câmara Municipal, transcrevemos parte da proposta, apresentada pelo seu digno presidente e aprovada por unanimidade:

«Patriarca do jornalismo português, homem duma só fé, raro exemplo de virtude e de nobreza de carácter, é preciso que a Póvoa não esqueça a dívida de gratidão que de há muito contraiu para com S. Ex.ª por ter conseguido que o nosso pôrto fôsse classificado em primeiro lugar entre os portos de pesca a serem construídos pelo Governo da Nação; e também por ter defendido sempre, no seu grande jornal, os interesses poveiros, as suas comunicações, etc.»

interior mais perfeita e uma importantíssima rede litoviária (auto-estradas) os transportes ferroviários são considerados essenciais, fundamentais para a vida da nação e o Governo cuida incessantemente de aperfeiçoá-los. Haja em vista o que diz respeito ao tráfego de passageiros em ótimos trens e automó-trizes eléctricos e Diésel.

O articulista termina as suas impressões acrescentando que, em geral, se viaja com bastante conforto na 3.ª classe das grandes linhas: comparável à média da 1.ª classe no Brasil. Como as linhas são muito boas, as velocidades bem maiores do que entre nós e as distâncias relativamente curtas, as viagens são sempre rápidas e confortáveis. Trazemos agradável impressão dessas viagens e do povo holandês que é, sem favor, um dos mais adiantados entre aqueles que no mundo podem actualmente considerar-se isentos de culpa no conflito das paixões políticas e das conquistas sociais e económicas. A Holanda, como a Dinamarca e os países Escandinavos, são daqueles em que ainda se pode encontrar calma e tranquilidade, na velha Europa, e onde o sentimento de humanidade, de cooperação e de cultura geral são mais visíveis... neles se pode respirar a ordem mais perfeita sem as imposições do medo e da violência...



# LISBOA

O problema das comunicações de Lisboa com os diversos pontos do país é digno, sob muitos pontos de vista, da nossa melhor atenção.

*O Século* ainda há pouco se referiu a êsse problema, dando-lhe *A Voz* o seu apoio e a sua concordância.

Sob vários aspectos a questão das saídas de Lisboa deve ser encarada, e se a parte artística é merecedora da nossa atenção, pelo que diz respeito ao turismo, o desfôgo completo da capital, para que ela deixe de ser, como observa *O Século*, o imenso cárcere em que pode converter-se em horas de angustia, não pode igualmente ser-nos indiferente.

Sob êsse aspecto, Lisboa está, com efeito, transformada num cárcere. Capital dum país turístico, primeiro pôrto da Europa, precisa de ser uma cidade aberta, hospitaleira.

Oiçamos o que, entre várias coisas, *O Século* denuncia:

«Os anacronismos com que depara quem quer que de automóvel queira entrar ou sair da capital são de tal modo flagrantes que não há olhos, por mais miopes, que os não vejam. A garganta do Arieiro é, como já se disse, apertadíssima. Não comporta a centésima parte do trânsito que por ela se faz, além de dar a impressão de que penetra na capital por um fôssio de fortalezas do tempo dos mouros ou dos visigodos. Isso, porém, parece que não bastava para a condenar como bocarra capaz de expelir rapidamente tudo o que pretendesse transpô-la. A linha férrea, cortando-a, reduz-lhe ainda a eficiência. A passagem de nível ali existente completa um quadro que só por um imenso favor do acaso não se tem emoldurado de tragédia.»

*A Voz*, pergunta por sua vez:

«— Quando será modificada a vergonhosa saída do Arieiro?»

Há vinte anos que está para ser pôsto em execução o plano do melhoramento das deploráveis saídas de Lisboa.

As ruas da Alfândega e de Santa Apolónia são deficientes, e do mesmo modo as saídas que vão para o norte e noroeste, quer pelo Lumiar, quer por Benfica.

O problema das saídas de Lisboa tem que ser estudado e resolvido com urgência. Essa urgência é imposta pela sua segurança, em caso de guerra, e é-lhe imposta, também, pela indústria turística, não falando na comodidade que essas saídas devem oferecer aos numerosos veículos que por elas circulam quasi ininterruptamente.

A população de Lisboa aumenta de dia para dia, o número de turistas cresce também prometedormente, e essas circunstâncias provocam o constante aumento do movimento das suas saídas.

No programa das realizações, que fazem parte das comemorações do Duplo Centenário o problema das saídas de Lisboa, cuja resolução é imposta pela segurança da população e pela sua estética, não pode de modo algum deixar de figurar também. Não estamos, como diz *O Século*, nem no tempo dos mouros nem no tempo dos visigodos. Estamos, pelo contrário, num período de renovação. O problema, por isso, impõe-se com urgência. Não é questão de fechada. É, antes de tudo, uma questão de segurança.

## a cidade cárcere

*Ainda o problema das suas saídas*



# As comemorações

## do Duplo Centenário de Portugal

Pela Presidência do Conselho foi mandada publicar a seguinte portaria:

«Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Presidente do Conselho, nomear, com fundamento no artigo 6.º do decreto-lei n.º 29:087, de 28 de Outubro último, presidente da Comissão Executiva do Duplo Centenário da Fundação e da Restauração de Portugal o dr. Julio Dantas, vice-presidente da Academia das Ciências de Lisboa e presidente da respectiva Secção de Letras; nos termos do n.º 3.º do artigo 3.º do mesmo decreto-lei, directores das Secções da Comissão Nacional do Centenário: das de «Congressos» e «Festas e Espectáculos», o dr. Julio Dantas; da de «Manifestações Cívicas, Históricas e Religiosas», o coronel Henrique Linhares de Lima; e, da de «Turismo», o brigadeiro Manuel da Silveira e Castro; nos termos do artigo 18.º, director da Secção de «Exposições de Arte», o dr. Reinaldo dos Santos, presidente da Academia Nacional de Belas Artes; e, nos termos do § 2.º do artigo 5.º, director da Secção de «Propaganda e Recepção», António Ferro, director do Secretariado da Propaganda Nacional.»

## Engenheiro Manito Torres

Por portaria enviada para o *Diário do Governo*, foi nomeado Governador Civil substituto do Distrito de Setúbal, o ilustre engenheiro sr. Carlos Manito Torres.

Não podia ser mais feliz a escolha. O sr. engenheiro Manito Torres, que desempenhou, com notável brilho, nos Caminhos de Ferro do Estado, os cargos de chefe do Movimento, chefe da Exploração e de secretário do Conselho Fiscal, e que representou, dignamente, o Governo Português nos congressos internacionais de Roma, (1922), de Madrid (1925), de Londres (1928) e de Paris (1937) e demonstrou ainda a sua alta competência em assuntos ferroviários em trabalhos da especialidade, alguns deles publicados na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, é um técnico também em questões de turismo, sendo autor de duas obras importantes, já esgotadas: «Bases do desenvolvimento do turismo nacional» e «Organização do turismo em Portugal».

O turismo em Setúbal deve-lhe serviços inestimáveis, postos em prática, quando desempenhou as funções de presidente da Comissão de Iniciativa, daquela linda cidade.

Pela sua nomeação, felicitamos a população de Setúbal, porque vai ter no seu ilustre Governador Civil substituto um inteligente e dedicado servidor da causa comum.

# Espectáculos

## CARTAZ DE HOJE

### TEATROS

NACIONAL — 20,30 — «Recompensa». 22,30 — «Maria Stuart».  
TRINDADE — 21,45 — «Duas Mães»  
AVENIDA — 20,30 e 22,45 — «A Rua da Paz».  
APOLO — 20,45 e 25 — «Isas com elas!».  
COLISEU — 21,30 — Companhia feminima de circo.  
COLETE ENCARNADO — Fados e guitarradas.

### CINEMAS

EDEN — 21,30 — «3 camaradas».  
SÃO LUIZ — Sempre excelentes programas.  
TIVOLI — Sempre estreias.  
POLITEAMA — Filmes de bom agrado.  
TRINDADE — Sempre programas delicados.  
CHIADO TERRASSE — 15 e 21,15 — Filmes de grande metragem.  
CENTRAL — Restauradores.  
CONDES — Programas de fino agrado.  
OLIMPIA — Sempre sessões continuas.  
PARIS — 21 — Sempre bons filmes.  
LYS — 21 — Programas variados com filmes escolhidos.

ODÉON — 21,30 — Programas de bom agrado.  
PALÁCIO — 21,30 — Estupendos programas.  
CAPITÓLIO — Parque Mayer.  
REX — 21,15 — Filmes de grande agrado.  
PAVILHÃO PORTUGUÊS — Parque Mayer.  
PROMOTORA — Largo das Fontainhas, 19.  
PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.  
CINE BELGICA — R. da Beneficência, 175 (ao Rêgo).  
SALÃO IDEAL (Loreto) Das 18 às 24 — Sempre novos programas  
CINE ROSSIO — Programas variados.  
IMPERIAL — Rua Francisco Sanches.  
CINE-LISBOA — Mouraria.  
MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa, 27.  
SALÃO PORTUGAL — Travessa da Memória.  
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.  
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».  
EUROPA — Rua Almeida e Sousa, 65.  
EDEN-CINEMA — Alcântara.  
CINEMA RESTAURADORES — Restauradores.  
CINE ORIENTE — Avenida General Roçadas.  
JARDIM-CINEMA — Avenida Pedro Álvares Cabral.  
BELEM JARDIM — Rua Bartolomeu Dias, 25-27.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.



# Vida Ferroviária

## *Uma homenagem justa*

Por ter atingido o limite de idade, foi reformado recentemente o sr. José Afonso, condutor principal da C. P..

Por êsse motivo, e para prestar homenagem a 36 anos de serviço activo e exemplar, reuniram-se há dias, num jantar, numerosos amigos, sob a presidência do sr. David Calado, que deu a direita ao sr. José Afonso, e a esquerda ao sr. António Loureiro, que, por ter sido igualmente aposentado, compartilhou da mesma homenagem.

Ambos foram alvo de carinhosas manifestações de simpanhia.

## *Ateneu Ferroviário*

Com numerosa assistência realizou-se no dia 3 do corrente, no Ateneu Ferroviário, uma festa para sole-nizar a abertura do novo ano lectivo dos cursos commercial, musica e ginástica. Houve sessão solene, com a presença de grande número de sócios e alunos dos cursos, tendo presidido o sr. Vasco de Moura, secretário da Direcção Geral da C. P., que foi secretariado pelos srs. Felix Perneco, presidente da assembleia geral do Ateneu, e Mário Deniz, presidente da direcção.

O sr. engenheiro José Antonio de Abreu, chefe dos Serviços de Fiscalização da C. P., fez uma interessante conferência sobre «Educação», e, a seguir, falaram os srs. Felix Perneco e Artur Queiroz, da Federação das Sociedades de Recreio. Depois, foi entregue um prémio de sete livros de autores célebres portugueses à melhor aluna do curso commercial, do ano findo, e, por último, realizou-se no gabinete da direcção um «Pôrto de Honra» oferecido aos convidados, durante o qual se trocaram affectuosos brindes.

## *Concursos de sub-inspectores*

### *:: e chefes de 1.ª classe ::*

Terminaram os concursos para sub-inspectores e chefes de 1.ª classe da antiga rede da C. P..

Nestes concursos foram classificados para sub-inspectores os chefes de 1.ª, srs.: Raimundo Geral de Oliveira, com distinção e aprovados Manuel Costa Neves, Galiano Trindade da Silva e Antero Martins Gama.

Os quatro novos sub-inspectores foram colocados já nas repartições centrais em Santa Apolónia, para depois tomarem os lugares nas respectivas secções da Rede Geral, que lhe serão destinados.

No concurso para chefes de 1.ª classe também foram aprovados com boas classificações, os chefes de 2.ª classe, srs.: João Morais Parra, Artur Nozes de Almeida, Eliseu da Silva Ruivo, José dos Reis, Manuel Martins, Manuel Branco Picado, Vicente Valente, João Carlos de Oliveira, Fernando Albuquerque, Artur Rodrigues, Joaquim Patacas, Joaquim Oliveira Jacob e Bernardino C. Fonseca.

No próximo mês de Janeiro registrar-se-à, por êsse facto, um grande movimento no pessoal de estações da C. P..

## *Estação de Beiram-Marvão*

O Conselho Nacional de Turismo, numa das suas últimas reuniões, propôs a concessão de um novo subsídio destinado ao pagamento das despesas com a aquisição de um painel de azulejo, na estação ferroviária de Beiram Marvão, representando a Torre de Belem.

## *Sindicato dos Ferroviários do Centro de Portugal*

Na noite de 10 do corrente, como tínhamos anunciado, realizou-se a inauguração das novas instalações do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal. Após a cerimónia inaugural houve sessão solene em que foram descerrados os retratos do Chefe do Estado e dos srs. Presidente do Conselho e sub-secretário de Estado das Corporações e Previdência Social.

Falaram naquela sessão os srs. Carlos Quintas, Pina Cortes, Mateus Gregório da Cruz, Manuel Monteiro Bonifácio, Francisco Luís de Matos e Jacinto Fernandes de Almeida, o sr. Vasco Moura, em nome da Direcção da C. P. e, finalmente, o sr. dr. José Carlos Ferreira, que representava o sr. sub-secretário de Estado das Corporações e Previdência Social.

Foram lidos em seguida ofícios de saudação da Sociedade Estoril e do delegado do Sindicato em Alfarelos.



# Essas & Comentários

P o r S A B E L

## O verdadeiro espírito desportivo

**S**ÃO duma grande oportunidade, e contem tão alta lição de moral desportiva, os seguintes conselhos, dirigidos ao jogador, que não nos furtamos ao prazer, ou, melhor, ao dever de os arquivar, para êles chamando a atenção dos leitores:

Não te exaltes — conserva a serenidade quando a sorte te favorece — domina os teus nervos quando ela fôr adversa — que o fracasso não te diminua, nem te deixe esmorecer — que o êxito não te envaldeça a ponto de esqueceres a consideração que deves ao vencido.

Não profiras palavras obscenas, pois elas só denotam a tua educação deficiente; não faças gestos impróprios, porquanto são excusados além de que com êles mostras renunciar ao respeito que a ti próprio deves.

Aceita com filosofia os designios da sorte, acata em silêncio as faltas do árbitro, e com mais razão ainda as que classifiques de injustas.

Lembra-te de que estás sendo observado e julgado e que entre o público que te honra com a sua presença há pessoas dignas às quais deves consideração, há senhoras que merecem o teu respeito e há crianças diante das quais não tens o direito de oferecer um espectáculo da tua pouca dignidade.

Não esqueças, jogador amigo, que o melhor homem não é aquêlê que alcançou um maior número de pontos para a sua «equipe», mas, sim, aquêlê que soube conquistar o aprêço do adversário, pela sua cultura, pelo seu espírito desportista e pelo seu cavalheirismo.

## Humorismo ou maluqueira?

**A**LGUNS jornais americanos noticiam o caso de certo agricultor, que também, pelo que se vae ler, cultivava a laracha, ter preparado o próprio funeral, não obstante estar cheio de vida.

Chama-se o maluco (será talvez mais elegante chamar-lhe humorista), Felix Breazole, reside em Kingston (Tennessee) e além das suas herdades possui 73 anos de idade.

Organizado o funeral, o nosso homem seguiu o caixão vazio até o cemitério, onde proferiu um solene discurso.

Feitos os agradecimentos aos circunstantes, pela sua comparência, o caixão foi enterrado. E assim, perante 8 mil pessoas, o excentrico filósofo pôde certificar-se de quanto era estimado.

Em Portugal, mesmo sem a propaganda do vinho, há cavalheiros, menos humoristas, que, bem vivos, com os sete fôlegos em bom funcionamento, vão também de caixão à cova...

## O vinho e os contrabandistas americanos

**O**S contrabandistas norte-americanos do alcool iludiram sempre a vigilância da policia e da alfândega, mesmo durante apertada época da lei sêca, que não deixou nunca de ser molhada.

Os contrabandistas, além da sua audácia, dispõem também de uma inexgotável imaginação.

Um funcionário municipal descobriu recentemente que a pedra que cobria o túmulo de John Marshall, que fôra juiz da Corte Suprema, estava partida. Desejando substituí-la, repararam, quando a removeram, que o túmulo se encontrava repleto de garrafas de diversas bebidas. As autoridades resolveram então proceder à inspecção de outras sepulturas e verificaram com pasmo que os contrabandistas tinham transformado o cemitério numa autentica adega...

## Solidariedade ferroviária

**O**S ferroviários constituem um exemplo admirável, na sociedade portuguesa, de sentimento solidário. Organizam escolas, protegem os filhos dos seus camaradas e olham com carinho pelos seus orfãos.

O Orfanato Ferroviário do Pessoal da C. P. é uma instituição merecedora de toda a simpatia. A sua obra é já importante.

Cumprindo o seu programa de beneficência, esta instituição acaba de internar, a expensas suas, no Orfanato Escola de Santa Isabel, a que o falecido padre Agostinho da Mota deu o melhor do seu coração, mais três orfãos.

O número de pupilos do Orfanato Ferroviário eleva-se actualmente a 20.

Bem hajam os que o dirigem e protegem.

## Viagens na nossa terra

**G**RAÇAS à excelente organização turística da C. P. o alfacinha, que, ainda não há muitos anos, só aspirava a visitar Paris, tem hoje, aos domingos, combóios especiais, por preço irrisório, que o levam às cidades mais belas do país.

Portugal não é um país pequeno — e não é, também, somente Lisboa. Com estas viagens o alfacinha aprende a amar melhor a nossa terra.

## Uma observação justa

**A** propósito das conferências realizadas há pouco, no Teatro Nacional, pelo notável historiador francês Octave Aubry, um distinto colaborador de «A Voz», insurge-se, e com razão, contra os fotógrafos, que, «aos cardumes, sordidamente vestidos, invadiram o palco, quando o orador estava sendo interessadamente escutado.»

E o articulista acrescenta:

«Como atiradores, uns de pé, outros ajoelhados, apontam os engenhos, fazem fogo, nuvens de fumo se espalham pelo campo provocando a tosse como gases asfixiantes, enquanto o estampido e o rutilar ensurdece e cega. Crêmos que é Portugal o único país onde tal se dá».


É possível que o articulista tivesse exagerado, quanto à indumentária «sordida» dos fotografos, pois conhecemos alguns que se apresentam correcta e distintamente vestidos. No que não podemos deixar de lhe dar inteira razão, é no que diz respeito à impertinência com que, sem respeito pelo público e pelos conferencistas, interrompem as sessões culturais, com as suas posições estratégicas e com a fumarada dos seus tiros de magnésia.

## Açúcar de madeira

**S**EGUNDO lemos nos jornais, fizeram-se já, na Alemanha, as primeiras experiências da fabricação do açúcar pela destilação de madeira, pelo processo do professor Bergires, que foi, há tempos, distinguido com o prémio Nobel da Quimica.

Deram tão bons resultados que o general Bodenschatz, em nome de Goering, inaugurou, em Ratisbona, a construção de uma grande fábrica, que deverá estar concluída no prazo de seis meses.

Parece-nos que os gulosos devem tomar sérias precauções com esse açúcar de madeira, para, um dia, não terem a surpresa de se ver transformados, já não diremos em ramos de árvore, mas em pés de galo de mesas caseiras...



O tempo passa...  
...mas os saltos **GALO** ficam!  
prefira pois os saltos **GALO**  
**Leacock (Lisboa), L.<sup>da</sup>**  
**AVENIDA 24 DE JULHO, 16**  
**LISBOA**



# HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Novembro de 1898



## Boletim financeiro

Lisboa, 15 de Novembro de 1898.

Poderia dizer-se que o nosso movimento financeiro se agita bem pouco se não fosse o caso da praça do Porto que tem tomado as atenções durante esta quinzena.

A louvável attitude intransigente do sr. ministro da fazenda, não querendo augmentar a papelada moeda, contratou muitos que desejavam fazer trabalhar as fabricas de notas, e vae-se provando que tudo se ha de remediar sem essa nova edição d'aquelles remamces n'uma só folha.

O mais curioso é como os proprios instigadores, vendo as suas tentativas perdidas, declaram que já não querem a tal nova emissão, que a epoca passou! Passou, sim, não ha duvida.

A prata vae apparecendo e, áparte um pequenissimo numero de particulares que prefere os papeis sujos ás moedas sonantes, porque dizem lhes faz mais peso na algibeira do que a lama que cobre as notas, todos se sentem melhor com esta moeda.

E mais prata appareceria se um desgraçado negocio, feito por outro ministerio, não conservasse em penhor na mão de um banqueiro grande porção d'esse metal que debalde o sr. ministro tem tentado resgatar.

O mallogro d'essas tentativas por certo se relaciona com certas discordancias entre o governo e esse titular que assim entende responder ao desacordo que o ministro lhe tem manifestado. Quem melhor as tem...

\*

A crise portuense espera-se que seja debellada com as providencias que forem dadas, por accordo entre o sr. Espregueira e o Banco, consistindo na concessão de mais 100 contos áquella praça, para descontos até fim d'este mez e igual quantia nos dois mezes seguintes. Estas verbas, juntas ás de que a filial no Porto pôde dispôr para aquelle fim, devem bastar, tanto mais que, durante aquelle praso, o resultado da grande massa de exportações que se tem alargado no Porto desde alguns mezes, deve começar a sentir-se na recepção de cambiaes do Brazil que o Banco não deixará de tomar com verdadeira sofreguidão.

Para alli partiram os srs. Cardoso, director, e Adrião de Seixas, secretario, para regular os negocios.

\*

O desacordo entre os dois grupos da companhia de Moçambique terminou em boa paz.

A assembléa geral foi precedida de conferencias preliminares entre os representantes dos dois grupos. A ultima e decisiva durou desde as nove horas da noite até as cinco da madrugada.

Resolveu-se a pendencia autorisando duas novas emissões de 60.000 acções cada uma, que ficam a cargo do grupo inglez.

A primeira d'estas emissões deve ser feita até 30 de Junho; e a segunda de 30 de Junho a 31 de Dezembro do proximo anno.

N'estas emissões teem preferencia os accionistas.

Estas emissões estão dentro do capital da companhia, que é d'um milhão sterlingo. Fica por isso ainda um descoberto para mais de 260.000 acções, de emissões futuras.

O accordo versa ainda sobre outros pontos secundarios,

tendentes a restabelecer o equilibrio na intervenção administrativa e financeira dos dois comités.

\*

O movimento do mercado de fundos tem sido pequeno, devido ao periodo de incertezas que vamos atravessando.

Aind'assim as cotações não só se mantiveram como subiram, tanto de fundos do Estado como dos estabelecimentos de credito especialmente o Banco de Portugal, que teve em 31 d'outubro a cotação de 120\$300 e hoje já tem offertas de 122\$100, não havendo vendedores a menos de 126\$000 reis.

\*

Os cambios, com pequenas oscillações, mantiveram-se os mesmos, descendo, nos ultimos dias, o do Brazil algumas fracções, o que elevou o preço da libra a 6\$750 e a 6\$800 réis.

A alta d'este cambio é porém muito para esperar, visto as fundadas esperanças que todos teem no bom governo do dr. Campos Salles, que hoje começa a presidir aos destinos d'aquelle paiz, por cuja felicidade fazemos ardentes votos.

## Linhas portuguesas

**Material fixo ferro-viario.** — Foi publicado pelo ministerio das obras publicas o seguinte decreto, com data de 27 de outubro ultimo:

«Tendo-me sido presente a consulta do Tribunal Superior do Contencioso Technico Aduaneiro, datada de 17 de outubro do corrente anno, ácerca da necessidade de harmonisar algumas disposições determinadas em diploma official, e relativas á classificação de material fixo para caminhos de ferro, com as da pauta geral das alfandegas, e conformando-me com o parecer unanime do mesmo tribunal: hei por bem, nos termos do § unico do artigo 3.º do decreto n.º 1, com força de lei, datado de 27 de setembro de 1894, determinar que o artigo 488.º da dita pauta, o qual se refere a material fixo para caminhos de ferro, e que está comprehendido na classe VI, mas sob a designação especial da secção *obras de metaes*, passa a ser considerado como se estivesse sob a designação geral da mesma classe VI *Diversas*, tendo-se como d'elle eliminadas as palavras *de ferro ou aço batido ou laminado*, isto para que o referido artigo 488.º, enquanto o assumpto se não regule definitivamente em nova edição de pauta, possa interpretar-se por fôrma que abranja tudo o que deve ser classificado como material fixo para caminhos de ferro.

**Serviço do comboios.** — Na ultima sessão do Centro Commercial do Porto foi presente um officio da direcção da Companhia Real, em resposta a uns pedidos d'aquella associação, expondo os motivos pelos quaes não pôde ser attendido por completo o pedido quanto á ligação dos comboios do norte com os da Beira Baixa, de fôrma que esperem uns pelos outros, afim de evitarem importantes transtornos e prejuizos derivados da demora forçada dos passageiros no Entroncamento; mas communicando que ficaram dadas instrucções para o comboio correio de Lisboa ao Porto esperar no Entroncamento o comboio vindo da Beira Baixa se, até á hora regulamentar da partida do primeiro, o segundo tiver chegado á estação da Barquinha, e que, vice-versa, o comboio da Beira Baixa espere no Entroncamento o correio vindo do Porto, se este ultimo tiver chegado á estação de Payalvo á hora regulamentar da partida do primeiro.

Confirmando a promessa em tempo feita ao Centro Commercial, dentro de dois ou tres mezes, com a recepção de poderosas locomotivas encomendadas pela Companhia, melhorarão notavelmente as communicações entre Lisboa e Porto, procurando-se n'essa occasião satisfazer as petições do Centro Commercial.



# Companhia do Norte de Portugal

## Uma representação ao sr. Ministro das Obras Públicas

Subscrita por muitas centenas de passageiros, foi dirigida uma representação ao sr. Ministro das Obras Públicas, em que é pedida a atenção de S. Ex.<sup>a</sup> para a situação que acaba de lhes ser criada pela Direcção de Exploração das linhas da Companhia do Norte de Portugal com a publicação da Tarifa Especial n.º 2 — de grande velocidade — em vigor desde 5 de Outubro passado e que foi aprovado por despacho da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, de 24 de Setembro do corrente ano.

Essa tarifa, afirmam os signatários, não só aumentou de um modo apreciável os diferentes tipos de bilhetes anuais, mensais de 52 viagens, semanais e avulso, como estabelece, dentro dum estreito critério, preços absolutamente proibitivos para o novo trôço, recentemente inaugurado, e pelo qual as linhas são desviadas, pelo que diz respeito ao serviço de passageiros, da estação de Pôrto-Boavista para a da Trindade.

E a representação apresenta o seguinte exemplo:

«Um passageiro residente dentro das barreiras da cidade do Pôrto e que se utilize do apeadeiro de Francos, que fica a 1 quilómetro e 100 da estação da Boavista, pagava anteriormente à publicação da referida Tarifa, 173\$00 anualmente por um bilhete que lhe dava direito a 52 viagens em cada mês. Era já caro, pois o obrigavam ao pagamento de um mínimo de distância de 5 quilómetros. Passa agora a

pagar até à Avenida da França, mais próxima, umas dezenas de metros que a Boavista e sem as comodidades e conforto desta estação, 205\$00 por ano. E se quizer utilizar o trajecto até à Trindade terá que pagar, atendendo a que lhe é estabelecido outro mínimo de 5 quilómetros, outros 205\$00. Quere dizer, um passageiro que utilize o apeadeiro de Francos, situado a 3 quilómetros, pouco mais ou menos, da estação da Trindade, pagará duas vezes o mínimo de 5 quilómetros, ou sejam 410\$00, por um bilhete que lhe dá sómente o direito a 52 viagens em cada mês. Todos os outros tipos de bilhetes aumentam na mesma relação e proporção.»

E os signatários comentam, em seguida:

«É assim que a Companhia do Norte pretende colaborar na rasgada e inteligente iniciativa que o Governo, de que V. Ex.<sup>a</sup> faz parte, empreendeu no sentido de facilitar ao operário e ao cidadão que vive do seu ganha pão diário ter a sua casinha, ou pelo menos viver fora dos ares pestilentos e infectos das ilhas que infelizmente ainda existem, e bastantes, na cidade do Pôrto?»

E fecham a representação, apelando para o esclarecido critério do sr. Ministro das Obras Públicas, para a sua inteligência, para o seu firme espírito de justiça.

## As passagens de nível

Um leitor de «O Comércio do Pôrto», apontou, numa carta enviada para aquele jornal recentemente, os perigos que oferecem as passagens de nível, principalmente no norte, salientando a de S. Pedro, na estrada de Arioso, onde há duas semanas esteve para se dar um grande desastre, o qual foi evitado, graças ao sangue frio do proprietário dum automóvel.

Desta vez, segundo parece, as cancelas estavam abertas, por lamentável descuido da empregada.

Mas os desastres nas passagens de nível não se dão apenas em virtude do descuido dos empregados, registam-se, também, como consequência da pressa, em geral injustificada, dos condutores dos carros, que não tomam precauções, e confiam, demasiado, na sua boa estrêla.



# Caminhos de Ferro Coloniais

## Caminho de Ferro de Luanda

Solenizou-se recentemente, em Luanda, o primeiro cincoentenário da inauguração dos Caminhos de Ferro daquela cidade, com interessantes festas, por iniciativa do digno director dos Portos e Caminhos de Ferro de Angola, sr. engenheiro Sande e Lemos.

No programa figurou a reconstituição do combóio inaugural, e nas estações central de Luanda e da Funda, que foi o "términus" do primeiro trôço ferroviário dado à exploração, em 1888, descerraram-se lápidas comemorativas.

O pessoal das estações tomou também a iniciativa da realização de várias festas e cerimónias alusivas à comemoração, em toda a extensão da linha, até Malange.

## Moçambique

O Caminho de Ferro desta colónia, parte da ponta do Lumbo, na baía do Mossuril, dirigindo-se para oeste e, possivelmente deverá ainda vir a atingir Vila Cabral, no antigo distrito do Niassa, para onde já foi feito um reconhecimento.

Em 31 de Dezembro de 1937 estavam em exploração definitiva 340:950 quilómetros, sendo a última estação situada em Iapala.

Havia também cerca de 12 quilómetros de terra-planagens feitas.

Em ligação com o caminho de ferro exploram-se as linhas de camionagem automóvel de Iapala a Mandimba (387 quilómetros) e de Rio Monapo-Itoculo, (25 quilómetros).

Na bahia de Moçambique mantém o caminho de ferro uma carreira de vapores para o tráfego Lumbo-Moçambique.

Durante o ano de 1937 continuaram-se obras complementares da linha em exploração, das quais as mais

importantes são as construções em Nampula, séde dos serviços centrais do caminho de ferro. Já se construíram ali 17 edifícios para moradias de 20 empregados, com família.

Em Nampula, estão sendo construídas as novas oficinas, modernas e amplas.

## Alguns dados Estatísticos relativos ao ano de 1937

### RECEITA

Do caminho de ferro . . . .	2.781:057\$92
Da camionagem automóvel. . .	1.613:363\$34
Total . . . .	4.394:421\$26

### PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

No caminho de ferro . . . . .	57.164
Na camionagem automóvel . . . .	556
	57.720

### CARGA TRANSPORTADA

No caminho de ferro . . . . .	51.536
Na camionagem automóvel . . . .	19.102
	70.638

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

## BALANÇAS E BASCULAS

# ROMÃO

Casa fundada em 1778

Especialistas em balanças:

automaticas  
registadoras  
laboratório

Cruzes da Sé, 15 — LISBOA

Engraxe só com

# MIMI

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L.da  
Avenida 24 Julho, 16



LISBOA

## JAZIGOS

Muito baratos e a prestações Novos e em 2.ª mão, para Lisboa e provincia.

## MARMORES

Pelos melhores preços; tampos para mesas de cozinha e para mobílias. Forragem completa de casas de banho e frentes de estabelecimentos, lava-louças, pias etc.

MARQUISES — Armações para montras e outros trabalhos de serralharia civil com maior perfeição e rapidez

MADEIRA DE CASTRO, L.DA

Escritórios e deposito:—Rua Morais Soares, 7—Telefone 4 0534

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

# Gama

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



# PART E OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 234, II série, de 8 de Outubro publica o seguinte:

Por portarias de 22 de Setembro findo, visadas pelo Tribunal de Contas em 30:

Alfredo de Oliveira Costa, encarregado de contabilidade de estação de 1.ª classe, adido, da rede do Minho e Douro, dos Caminhos de Ferro do Estado — rectificada para 308\$43 a importância da pensão mensal de reforma, por se haver reconhecido ser esta a que tem direito e não à de 302\$86, com que foi reformado por portaria de 24 de Setembro do ano findo, cuja publicação consta do «Diário do Governo» n.º 241, 2.ª série, de 14 de Outubro seguinte.

Luiz António Ribeiro, chefe de estação de 3.ª classe da rede do Sul e Sueste, dos Caminhos de Ferro do Estado — rectificada para 525\$18 a importância da pensão mensal de reforma, por se haver reconhecido ser esta a que tem direito e não à de 510\$85, com que foi reformado por portaria de 24 de Maio do corrente ano, cuja publicação consta do «Diário do Governo» n.º 138, 2.ª série, de 17 de Junho seguinte.

Por parecer da junta médica oficial de 30 de Setembro findo, homologado por despacho de 1 do corrente mês de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações:

Luiz Ferreira Lima, pagador de 1.ª classe do quadro permanente — concedidos sessenta dias de licença para tratamento, nos termos do artigo 13.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931, a contar de 23 de Setembro próximo findo. (Fica sujeito ao pagamento de emolumentos).

Por despacho de 3 de Outubro:

António Simões Duarte, fiscal contratado — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Nos termos do artigo 26.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica a lista definitiva dos candidatos aprovados no concurso para terceiros oficiais do quadro permanente desta Direcção Geral, inserto no «Diário do Governo» n.º 123, 2.ª série, de 28 de Maio de 1937:

- 1 Albano de Castro Rocha.
- 2 Mário Luiz Martins.
- 3 João Agnelo Mendes dos Reis.
- 4 Joaquim Coelho dos Santos.
- 5 Manuel Marques de Barros.
- 6 João Simões da Silva.
- 7 Fernandes Martins Souto.
- 8 Armando da Silva Fernandes.
- 9 Luiz António Andrade Gil.
- 10 Arnaldo Baptista Pereira.
- 11 Luiz Ribeiro da Silva e Sousa.
- 12 Joaquim Inácio Pereira Vaz Júnior.
- 13 Jaime da Costa Simões.
- 14 Luiz Joaquim Turnes Domingues.
- 15 António Araújo Guimarães.
- 16 Sebastião Gonçalves Areias.

- 17 Domingos José de Oliveira Coelho.
- 18 Artur Pinto Coelho.
- 19 António José de Arriaga Gomes da Silva.
- 20 António dos Santos Gonçalves.
- 21 José Paulino Peixoto da Costa Santos.
- 22 António Lagos.
- 23 Francisco António da Cunha Belém.
- 24 José Nunes de Oliveira.
- 25 Hugo Casimiro Vidal Júnior.
- 26 José Lucas dos Anjos Gomes da Cunha.
- 27 Oscar João Ferreira da Silva Viana.
- 28 Carlos Delgado Guerra Pinto.
- 29 Eliseu Piteira de Almeida Martins.
- 30 Herminio Damasceno Fortuna Ribeiro.
- 31 Elder Marques da França Coelho.
- 32 Alberto Aurélio Claudino.
- 33 João Soares Barbosa.
- 34 Mário Afonso Neves.
- 35 Rui de Assunção de Almeida.
- 36 Cristóvão de Meneses Leite.
- 37 Manuel Fernandes Santana.
- 38 José de Almeida Dias.
- 39 José Sisenando da Silva Carmo.
- 40 Manuel Lourenço.
- 41 Alvaro Rodrigues de Mira.
- 42 Júlio Delmar da Conceição Vigoço.
- 43 Joaquim Alves do Tórno.
- 44 Carlos Adriano de Azevedo Moraes.
- 45 Luiz Borges Arrojado.

Estas classificações são válidas pelo espaço de dois anos, contados da data da publicação da presente lista no «Diário do Governo», nos termos do artigo 3.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936.

O «Diário do Governo», n.º 240, II série, de 15 de Outubro, publica o seguinte:

Albino Machado da Encarnação, desenhador de 3.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Nos termos do disposto no § único do artigo 21.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se declara que se mantém como definitiva a lista provisória publicada no «Diário do Governo» n.º 223, 2.ª série, de 24 de Setembro findo, dos fiscais de 2.ª classe de exploração e de via e obras do quadro transitório desta Direcção Geral, opositores obrigatórios ao concurso para fiscais de 1.ª classe, inserto no «Diário do Governo» n.º 188, 2.ª série, de 15 de Agosto do corrente ano.

As respectivas provas terão lugar no edifício desta Direcção Geral no dia 9 de Novembro próximo futuro, com início às onze horas prefixas.

Por portaria de 30 de Setembro findo, visada pelo Tribunal de Contas em 8 do corrente:

Concedida a reforma, nos termos dos artigos 21.º, 26.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, aos funcionários a seguir indicados, ficando com as pensões mensais adiante mencionadas:

Da rede do Sul e Sueste:

José Emiliano dos Santos Carrusca, fiel de estação — 438\$34.  
João da Silva, mestre de rebocadores — 470\$94.

Da rede do Minho e Douro:

Artur Leitão, contramestre de 1.ª classe — 969\$97.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).



decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Por portarias de 13 do corrente mês, visadas pelo Tribunal de Contas em 21:

Joaquim Coelho dos Santos, escriturário de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral — nomeado, procedendo concurso de provas práticas, terceiro oficial do mesmo quadro permanente, ao abrigo do disposto no artigo 1.º e seu § 1.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936.

Margarida Estela Soares Leite, escriturária de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral — promovida, por concurso de provas práticas, a escriturária de 1.ª classe do mesmo quadro, nos termos do artigo 10.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 253, II série, de 1 de Novembro, publica o seguinte:

Por parecer da junta médica oficial de 21 do corrente mês, homologado por despacho de 22 de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações:

Ricardo Pinto da Costa Leite, engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença para tratamento, ao abrigo do artigo 13.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931. (Fica sujeito ao pagamento de emolumentos).

O «Diário do Governo» n.º 256, II série, de 4 de Novembro, publica o seguinte:

Por despacho de 31 de Outubro:

António Moreno Lagarto Júnior, fiscal de 2.ª classe do quadro transitório — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º decreto n.º 19:478.

Vivaldo Augusto Casanova, desenhador, contratado — concedidos trinta dias de licença, idem, idem.

Determino que seja nomeado o engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente António Alfredo Sanches de Castro da Costa Macedo para substituir o engenheiro civil de 3.ª classe Ricardo Pinto da Costa Leite no júri do concurso inserto no «Diário do Governo» n.º 188, 2.ª série, de 15 de Agosto do corrente ano, para fiscais de 1.ª classe do quadro transitório desta Direcção Geral, em virtude de este último se encontrar na situação de doente.

O «Diário do Governo», n.º 259, II série, de 8 de Novembro, publica o seguinte:

Por despacho de 4 de Novembro:

Emídio Pereira dos Reis, terceiro oficial do quadro permanente — concedidos dez dias de licença graciosa, nos ter-

mos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo» n.º 256, II série, de 4 de Novembro, publica o seguinte:

### Direcção Geral dos Serviços de Viação

#### Repartição Técnica de Exploração e Estatística

Por despachos de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 31 de Outubro de 1938 foram negadas as concessões para exploração das carreiras de serviço público a seguir designadas:

Regular de passageiros entre Cercal do Alentejo e Santiago do Cacém, à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com sede em Lisboa, Calçada do Duque, 20.

Regular de passageiros entre Caldas de S. Jorge e Lourosa, por Airas, à Auto-Viação Feirense, Limitada, com sede em Lourosa, concelho de Vila da Feira.

Regular de passageiros entre Caldas de S. Jorge e Lourosa, por Aires, a António Pinto Tavares, residente em Lourosa, concelho de Vila da Feira.

Por despachos de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 31 de Outubro de 1938 foram autorizadas as concessões para a exploração das carreiras de serviço público a seguir designadas, ficando os respectivos concessionários obrigados ao cumprimento de todas as disposições legais em vigor:

Regular de passageiros entre Moimenta da Beira e Lamego, por Mondim da Beira, à Empresa Automobilista de Viação e Turismo, com sede em Moimenta da Beira.

Classificação da carreira: independente.

Regular de passageiros e mercadorias entre Ponte do Abade e Lamego, por Mondim da Beira, à Empresa Automobilista de Viação e Turismo, com sede em Moimenta da Beira.

Classificação da carreira: independente.

Regular de passageiros entre Lagoinha e Monte de Cima, a Adriano Pereira Martins, residente em Moselos, concelho de Vila da Feira.

Classificação da carreira: independente.

Regular de passageiros e mercadorias entre Sabugal e Guarda, a Viúva Monteiro & Irmão, com sede em Sabugal.

Classificação da carreira: independente.

Baterias alcalinas de ferro-nickel

**EDISON**

Tintas anti-corrosivas

**BITUMASTIC**

C. SANTOS, L.<sup>DA</sup>

57, Rua do Crucifixo, 59 — LISBOA

**Rocha & Oliveira**

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

TELEFONES

ESCRITÓRIO

ARMAZEM

P. B. X.—28082, 28083 e 28084

139, RUA DOS BACALHOEIROS  
LISBOA

DOCA DE ALCANTARA



# LUSALITE

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

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

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

Enderêço telegráfico: LUSALITE

## UNIÃO DE SUCATAS, L.<sup>DA</sup>

Casa fundada em 1895

Tubos de ferro e aço para Água, Pontes, Vedações e em Ferro Fundido desde 1" a 5" e 10" — 12" e 15". Chapas Zincadas Onduladas de 2<sup>m</sup>,50×0,80 e 3<sup>m</sup>,00×0,80. Carris da C. P. de 8 metros. Bidons e Tanques de Ferro. Arame Farpado e Zincado liso. Vigas em todos os tamanhos.

Telefone 64214

RUA ARCO ALCANTARA, 46—LISBOA



## FABRICA DE GELÓSIAS «MARAVILHA»

Pessoal habilitado. Trabalho garantido, o mais perfeito. Consertos e pinturas. Toldos, modificações. Os que mais garantia oferecem. Orçamentos grátis. Travessa da Palmeira, 32 34 - Telef. 22400 - LISBOA

## OZONAIR

APARELHOS GERADORES DE OZONE PARA

**Aplicações domésticas**—purificação, desodorisação, etc., do ar das casas particulares, pequenos escritórios, etc.

**Aplicações industriais**

a) purificação e desodorisação do ar dos cafés, restaurantes, cinemas, teatros, grandes armazens, fábricas, etc.

b) purificação e envelhecimento dos alcoois e vinhos e vinagres,

c) no fabrico da cerveja, do alcool, dos oleos, sabões, etc.

d) na conservação dos géneros alimentícios, peles, etc., etc.

**Aplicações terapeuticas**—no tratamento da anemia, doenças da boca, afecções pulmonares, asma, diabetes; cicatrização de feridas, etc.

Representante exclusivo para Portugal de Procédés

**OZONAIR**

IZIDORO TOSCANO RICO R. da Prata, 250, 2.º, D.  
LISBOA Telef. 23725

## Agencia Internacional Aduaneira

**MANUEL B. VIVAS, LIMITADA**

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

Casas em:

**LISBOA**

**VILAR FORMOSO**

RUA DO ARSENAL, 124, 1.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)

End. Teleg.: TRANSPORTES

End. Teleg.: VIVAS

**PORTO**

**BEIRAM (MARVÃO)**

(FRONTEIRA PORTUGUESA)

TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º

End. Teleg.: VIVAS

## Tinturaria PIRES BRANCO

CASA FUNDADA EM 1835

DE MARIA D'ASSUNÇÃO SILVA BRANCO

45, Calçada do Carmo, 47 (Junto à Estação do Rocio)

TELEFONE 21860

**LISBOA**

Confrontem os nossos acabamentos

**FAZENDAS**—Tinge em todas as cores, garantindo-as, lava e limpa a seco (Degraissage à sec) toda a qualidade de fazendas, seda, (mesmo a seda acetato), lã, jutas, algodão, capas de borracha, tapetes, feltros, etc..

**PELES**—Curte, tinge, limpa, transforma e confecciona toda a classe de peles.

Grande sortido a preços convidativos

**ATENÇÃO**—As nossas secções de lavandaria e engomadoria encarregam-se de toda a classe de roupas a preços convencionais. **PASSA-SE** a ferro fatos de homem e vestidos de senhora em 15 MINUTOS, tendo os Ex.<sup>mos</sup> fregueses um gabinete de espera. **LUTOS EM 12 HORAS**—Os fatos e vestidos não têm necessidade de ser desmanchados para tingir.

## COMPAGNIE DES FREINS ET SIGNAUX WESTINGHOUSE

Séde social: 23, RUE D'ATHÈNES, PARIS (IX.º)

Officinas: FREINVILLE-SEVRAN (S.-&-O.) E PONS (CH.-INF.)

FREIOS PARA CAMINHOS DE FERRO, «TRAMWAYS» E TODOS OS VEICULOS AUTOMÓVEIS

POSTOS DE MANOBRA E DE ENCRAVAMENTO DE AGULHAS E SINAIS

BLOCO AUTOMÁTICO—REPETIÇÃO DE SINAIS NA LOCOMOTIVA

EQUIPAMENTOS DE AQUECIMENTO A VAPOR E ELÉCTRICO PARA MATERIAL CIRCULANTE

RECTIFICADORES DE CORRENTE «OXYMÉTAL»

Agentes em Portugal } Freios e aquecimento: J. COELHO PACHECO—Rua Braamcamp, 92 } LISBOA  
Aparelhos de sinalização: SOGERE—Praça Duque de Terceira, 24 }



O «Diário do Governo», n.º 241, II série, de 17 de Outubro publica o seguinte:

Por despacho de 13 de Outubro:

Alberto Pereira Lima, adjunto da Inspeção de Exploração, do quadro transitório — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19 478.

O «Diário do Governo», n.º 246, II série, de 21 de Outubro publica o seguinte:

Declara-se, para os fins convenientes, que Luiz Maria Henriques de Lencastre, engenheiro civil, classificado em 10.º lugar do quadro permanente desta Direcção Geral, conforme lista publicada no «Diário do Governo» n.º 107, 2.ª série, de 10 de Maio findo, desistiu da nomeação que lhe cabia pela sua classificação.

O «Diário do Governo», n.º 248, II série, de 26 de Outubro publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 20 do corrente o projecto de aviso ao público (aditamento ao aviso A n.º 375) relativamente ao serviço que passam a prestar os apeadeiros de Paia e Ortiga, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo» n.º 252, II série, de 31 de Outubro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear uma comissão composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha, António Eduardo Botelho de Moraes Sarmiento e José de Moura Feio Terenas, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de, nos termos do artigo 55.º do decreto n.º 4:667, de 14 de Julho de 1918, procederem á recepção provisório da empreitada para o fornecimento de 18 tornos mecânicos *Plauert*, fornecidos pela firma Aços Finos Roehling S. A.

O «Diário do Governo» n.º 255, II série, de 3 de Novembro, publica o seguinte:

Por portaria de 13 de Outubro corrente, visado pelo Tribunal de Contas em 20 do mesmo mês:

Concedida a reforma, nos termos dos artigos 26.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, aos funcionários a seguir indicados, ficando com as pensões mensais adiante mencionadas:

Da rede do Sul e Sueste:

José Luiz, chefe de estação de 1.ª classe — 768\$32.

Manuel José de Vasconcelos, factor de 3.ª classe — 330\$40.

Da rede do Minho e Douro:

João de Deus Exposto, guarda-freio de 1.ª classe — 561\$42. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Por contrato de 13 do corrente mês, aprovado por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações da mesma data e visado pelo Tribunal de Contas em 28:

José Perestrelo de Sousa Ferreira — nomeado escriturário

de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, por concurso de provas práticas, nos termos do disposto nos artigos 21.º, 23.º e 27.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935. (São devidos emolumentos, no termos do disposto no decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 245, II série, de 21 de Outubro publica o seguinte:

#### Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, p-lo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovar o processo de expropriação de uma parcela de terreno para a construção de um caminho de acesso à estação de Mondim de Basto, da linha do Vale do Tâmega, para efeitos do artigo 7.º do citado decreto.

O «Diário do Governo», n.º 249, II série, de 27 de Outubro publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:881, aprovar o projecto de substituição do pontão sobre a ribeira de Degebe, situado ao quilómetro 124,517.75 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo» n.º 257, II série, de 5 de Novembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com a informação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro de 14 do corrente, adjudicar a Carlos de Sousa Varejão a empreitada n.º 4 da linha do Vale do Lima, de reposição do atêrro na estrada de Lanheses ao rio Lima, revestimento de taludes, construção de serventias, pavimentação da avenida de acesso à estrada de Ponte do Lima e remoção de desabamentos, pela importância de 69.900\$00.

O «Diário do Governo», n.º 258, II série, de 7 de Novembro publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, anular a portaria de 18 de Agosto último, publicada no «Diário do Governo» n.º 197, 2.ª série, de 25 do citado mês, que autoriza o engenheiro director geral de caminhos de ferro, Rogério Vasco Ramalho, a outorgar, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar para execução do fornecimento de quatro placas para inversão de locomotivas, destinadas às estações de Ermezinde, Leixões, Portalegre e Estremoz.

Manda o Governo da República Portuguesa pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja anulada a portaria de 25 de Agosto último, publicada no «Diário do Governo» n.º 203, 2.ª série, de 1 de Setembro próximo findo, que autoriza o engenheiro director geral de caminhos de ferro, Rogério Vasco Ramalho, a outorgar no contrato da empreitada n.º 4 da linha do Sabor.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, anular a portaria de



22 de Setembro último, publicada no «Diário do Governo» n.º 227, 2.ª série, de 29 do citado mês, que autoriza o engenheiro director geral de caminhos de ferro, Rogério Vasco Ramalho, a outorgar, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar para execução da empreitada n.º 19 da linha de Portalegre.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro chefe da 1.ª Repartição da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, José Gromwell Camossa Pinto, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com José Teixeira de Magalhães para execução da empreitada n.º 4 da linha do Sabor, de pavimentação do largo da estação de Variz.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro chefe da 1.ª Repartição da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, José Gromwell Camossa Pinto, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com Francisco José Morgadinho para execução da empreitada n.º 19 da linha de Portalegre.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro chefe da 1.ª Repartição da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, José Gromwell Camossa Pinto, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com Carlos de Sousa Varejão para execução da empreitada n.º 4 da linha do Vale do Lima, de reposição do atêrro na estrada de Lanheses ao rio Lima.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro chefe da 1.ª Repartição da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, José Gromwell Camossa Pinto, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com a firma Joseph Vögele A. G., de Mannheim, representada pela firma Carlos Empis, para execução do fornecimento de quatro placas para inversão de locomotivas, destinadas às estações de Ermezinde, Leixões, Portalegre e Estremoz.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 271<sup>m²</sup>,21, à esquerda da linha férrea de Leste, entre os quilómetros 5,593,00 e 5,656,50, nos termos do § 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Olivais, concelho de Lisboa (1.º bairro) e distrito de Lisboa, confronta ao norte com Hauser & Fernandes, Limitada, e ao sul, nascente e poente com o caminho de ferro.

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

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 179<sup>m²</sup>,60, à esquerda da linha férrea do Douro, entre os quilómetros 100,041 e 100,136, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Santinho, freguesia de S. José de Godim, concelho de Pêso da Régua e distrito de Vila Real, confronta ao norte com o caminho

de Consortes, ao sul com o caminho público, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com a Quinta do Coval.

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

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que sejam declaradas sobranças duas parcelas de terreno, com a superfície respectivamente de 68<sup>m²</sup> 70 e 39 metros quadrados, à esquerda da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 71,579,13 a 72,028,17 e 72,068,45 a 72,115,50, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As respectivas parcelas estão situadas na freguesia de Paradela, concelho de Sever do Vouga, distrito de Aveiro; confronta a primeira ao norte com a Sociedade Industrial do Vouga, Limitada, ao sul com o caminho de ferro e ao poente com Albano Rodrigues, e a segunda ao norte com a Sociedade Industrial do Vouga, Limitada, ao sul com o caminho de ferro e ao nascente com a estrada distrital de Sever do Vouga.

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

O «Diário do Governo» n.º 246, II série, de 22 de Outubro, publica o seguinte:

#### Repartição dos Serviços Gerais

##### Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por despacho de 18 de Outubro:

Arnaldo Eugénio Moreira, fiscal contratado — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo» n.º 248, II série, de 26 de Outubro, publica o seguinte:

Por despacho de 19 de Outubro:

Joaquim José de Almeida, terceiro oficial do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Manuel António Peneque Júnior, fiscal do quadro transitório — idem, idem, idem.

O «Diário do Governo», n.º 252, II série, de 31 de Outubro publica o seguinte:

Por despacho de 26 de Outubro:

Eugénio Marques, fiscal de 1.ª classe — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Por contratos de 10 do corrente mês, aprovados por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 13 e visados pelo Tribunal de Contas em 27:

Albano de Castro Rocha, Mário Luiz Martins e João Agnelo Mendes dos Reis — nomeados terceiros oficiais do quadro permanente desta Direcção Geral, por concurso de provas práticas, nos termos dos artigos 21.º, 23.º e 27.º do