

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 Porto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M Á R I O

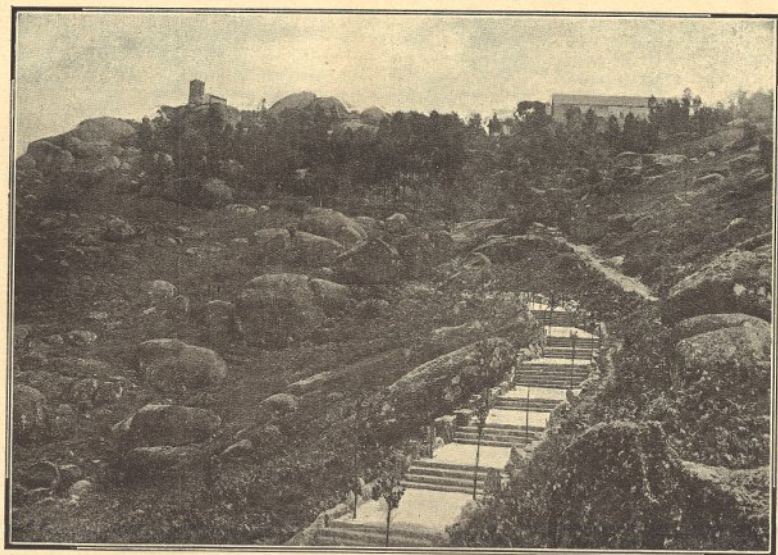
GUIMARÃIS, Penha, Caminho para peões. — Recordando a Grande Guerra. — A soldadura dos topos de carris, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — I Congresso Nacional da Imprensa Regionalista. — Assentamento de via férrea, por ANTÓNIO GUEDES. — Sindicato Nacional dos Jornalistas. — Artes gráficas. — Há quarenta anos. — O rearmamento do exército. — A Embaixada dos portugueses do Brasil fez uma visita à Adega Regional de Colares sendo ali homenageada com um almoço. — Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal. — A festa anual do pessoal da Companhia dos Telefones. — Rádio Clube Português. — Publicações recebidas. — Os nossos mortos. — Parte oficial. — Imprensa. — Crónica internacional, por PLÍNIO BANHOS. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Caminhos de Ferro : : : rios, por SABEL. — Caminhos de Ferro : : : rios

1 9 3 7

ANO XLIX

16 DE ABRIL

NÚMERO 1184



GUIMARÃIS—Penha—Caminho para peões

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

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

EDITOR

CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

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

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOPREÇOS 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 SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

Recordando a Grande Guerra

Os ex-combatentes de Sapadores
de Caminhos de Ferro reúnem-se

num almôço de confraternização, em Guimarães, ao qual assistem os srs. Ministro das Obras Públicas e Comunicações e general Raul Esteves.

Como temos noticiado, é no próximo dia 2 de Maio, que se efectuará, em Guimarães, terra natal de Afonso I, onde se eleva a magnífica estatua de o Conquistador, o almôço dos ex-combatentes da Grande Guerra, incorporados no Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, cuja inscrição se encontra aberta na Gazeta dos Caminhos de Ferro. Assiste ao repasto os srs. Ministro das Obras Públicas e Comunicações e general Raul Esteves, antigo comandante dos B. S. C. F.

Como acima aludimos, é em Guimarães que se ergue a estatua do primeiro rei de Portugal, dominando o pitoresco Campo de S. Francisco. A obra monumental de Soares dos Reis reveste toda a magestade que a história imprime ao valeroso monarca. O artista soube estudar, compreender e transmitir à forma todos os pormenores dessa figura épica, dando-a à posteridade como grandiloqua lição nos nossos feitos iniciais.

A estatua de Afonso Henriques, fundida nas oficinas de Massarellos, assenta numa grandiosa penha de pedra, artisticamente trabalhada e de suntuoso efeito. O guerreiro está de pé, segurando o escudo com a mão esquerda e apoiando nêla a direita, que empunha a espada. Cobri-lhe a cabeça um elmo normando, e pende-lhe dos hombros um amplo manto, orlado de um riquíssimo bordado, copia fiel de um desenho da época. A espada é uma reprodução da que existe no museu de S. Lazaro, e, que segundo a tradição, foi a inseparavel companhia do soberano, em toda a serie das suas gloriosas vitórias.

Apresenta as pernas envoltas em umas bragas ou calções apertados com correias entrelaçadas, e calça borzequins ou botas de cano curto, rasgadas até meio do pé e ponteadas.

Na base do monumento, pela parte anterior, acha-se disposto o fragmento de uma catapulta, formidável maquina de guerra da idade média.

Foi o referido monumento inaugurado em 20 de Outubro de 1887, dignando-se presidir ao acto solene o saudoso rei D. Luiz I e sua excelsa esposa, a rainha senhora D. Maria Pia.

El rei D. Luiz, ao desvendar a estátua, proferiu as seguintes sentidas e justas palavras:

«A erecção da estátua ao homem que fez Portugal é o saldo honroso de uma dívida paga, embora tardiamente, depois de sete séculos, por um povo brioso. Neste dia solenissimo, outra festa se comemora: a festa do trabalho e do progresso; mas, por isso mesmo, mais realce dá à comemoração do rei vavaleiro, que proclamou e fundou com a fé e com a espada a independência nacional.

«O povo português, representado pelos habitantes de Guimarães, paga esta dívida ao grande rei significando ao mesmo tempo que, se no peito dos portugueses daquelas eras e nas veias daquele rei valente e corajoso, corria o sangue de bons e verdadeiros portugueses, também no peito e nas veias dos portugueses de hoje estua o sangue dos valerosos que sabem manter e defender a honra da independência nacional».

Assim ficou exposta à admiração das gerações a figura herculea a cujo braço forte e a cuja espada invencível se deve a fundação de uma nacionalidade de tão brilhante história, como é a nossa.

Soares dos Reis, o notável escultor, foi arrebatado pela morte em 1889, quando êle contava apenas quarenta e dois anos de idade e se encontrava na pujança do seu talento.

A SOLDADURA

DOS TOPOS DE CARRIS

II

(Vidé «Gazeta» de 1-4-37)

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

Sob o título de *Juntas complexas* referi-me, seguindo a nomenclatura do relator, ao reforço de juntas de carris soldadas pela adição de peças complementares soldadas ou não, talas com ou sem parafusos, chapins, etc.

Numa experiência do Norte francês feita em 1906 empregaram-se em 28 juntas as talas e parafusos ordinários para diminuir os esforços sobre as soldaduras.

Como não houve rotura alguma, deixou-se para o diante de reforçar as juntas com talas.

O P. L. M. empregou uma fita de aço posta a quente a envolver e apertar a cabeça inferior do carril de cabeça dupla. Noutras administrações empregaram-se chapas soldadas inferiormente à sapata do carril.

A experiência mostrou já a inutilidade de peças anexas nas juntas soldadas.

DEFEITOS DOS CARRIS SOLDADOS

Os cuidados modernamente usados na soldagem com a recosadura dão lugar a serem muito raras as fracturas.

Nas linhas das 5 grandes administrações francesas, em 94.752 juntas soldadas houve apenas 34 roturas. Na Checolováquia, em 13.700 houve 3.

As 8 roturas na rede do Estado francês na primeira zona de carris soldados foram devidas à falta de recosadura depois da solda-

gem. Decidiu-se por isso recoser todas as soldaduras alumino-térmicas.

A maior parte das roturas notadas nas diversas redes deram-se em juntas soldadas pelo processo alumino-térmico por pressão, que é o empregado quasi exclusivamente nas vias principais de tráfego pesado e rápido.

Nas juntas soldadas de carris usados tem-se notado uma ligeira depressão devida ao esmagamento de cabeça na zona vizinha da junta, devida à alteração, por efeito da soldagem, da contextura adquirida, com diminuição de dureza, sem inconveniente de maior, aliás. Procurou-se remedia-lo por uma tempera dada na zona da junta, e obtiveram-se bons resultados.

* * *

As juntas soldadas tem sido sujeitas a ensaios mecânicos, tais como medidas da dureza superficial, choques com o macaco em troços soldados, ensaios de tracção e resistência de barretas recortadas no carril, de flexão estática pela prensa, de flexão repetida alternada ou não.

Tem-se procedido também a exames metalográficos (macro e micrográficos) radiografias, etc..

O ensaio pelo choque é o mais empregado por ser o mais simples, económico e rápido, mas faz trabalhar a soldadura em condições diferentes das da prática.

SOLDADURAS RECIDAS

O recosimento tem por fim evitar a fragilidade causada por zonas de grão grosso produzidas pela soldagem e reveladas pelo exame micrográfico. Consiste no aquecimento a determinada temperatura (cêrca de 850°) seguido do resfriamento mais ou menos rápido.

São elementos característicos: a temperatura, a duração de aquecimento com os dois períodos de sua elevação e de conservação

de temperatura constante e a velocidade de resfriamento.

Usa-se também a têmpera da superfície da rodagem, muito generalizada.

Graças à têmpera, os carris resistem melhor ao desgaste por esmagamento e são muito menos frágeis.

As rêdes francesas estão iniciando em larga escala a soldadura por fusão com o processo alumino-térmico, seguido do aquecimento do carril e projecção de água pulverisada na superfície da cabeça.

APLICAÇÕES DA SOLDAGEM

A maior parte das redes tem soldado carris usados, cujas extremidades se cortam para fazer desaparecer as partes mais deterioradas e os furos dos parafusos de talas, com a extensão de 0^m35 a 0^m75.

Assim se utiliza a parte boa do carril. Se os extremos estão vergados, endireitam-se à prensa antes da soldagem.

Cita o relatório o exemplo da rede de Alsácia e Lorena, que obtém carris de 21 a 27 metros pelo corte de 0^m,75 em cada extremidade de carris de 12^m a 15^m, pela sua soldagem. Aquele corte, um pouco longo, foi determinado pelo objectivo de ter carris de comprimento múltiplo de 3 metros para facilitar as renovações.

O P. O. Midi corta carris de cabeça dupla de 42 quilogramas para constituir carris de 20 metros.

O Leste corta 0^m,5 nos extremos de carris de 12 metros para ter outros de 20 metros.

Cortaram-se também outros com alguns centímetros menos para filas interiores de curvas: (por exemplo, 17^m,96 para carris correntes de 18 metros).

* * *

É interessante referir o emprêgo dos chamados *carris mixtos*, formados de dois troços de perfil diferente soldados para evitar talas

de juntas especiais, como por exemplo um carril de gola com um de cabeça dupla.

Empregam-se êsses carris na ligação dos aparelhos de via com a via corrente, nas ligações dos dois perfis citados em passagens de nível, em ligações com carris especiais de vias de porto ou de ramais particulares.

Os comprimentos dependem de certas sujeições existentes.

CARRIS DE GRANDE COMPRIMENTO

A soldagem permite o emprêgo de carris de grande comprimento, o qual é porém limitado pelas variações originadas pela temperatura do ambiente.

Essa restrição não existe porém nos túneis, em que são relativamente pequenas as variações de temperatura. É sobretudo nos de linhas em que circulam combóios pesados e rápidos que vão a 21 toneladas por eixo e 120 quilómetros à hora. Nas linhas francesas chegou-se a 108^m no Estado e 288^m no Norte.

Na Roménia chegou-se a 981^m e na Jugoslávia a 1.200^m.

Esses carris compridos só começam a certa distância das bocas dos túneis para os subtrair às variações da temperatura.

As dificuldades de reparação no caso de rotura são regularmente vencidas, bem como as de transporte de carris excepcionalmente compridos.

É interessante referir como o Norte francês obtém os carris de 288^m.

Monta-se próximo da entrada do túnel um estaleiro de soldagem pelo processo alumino-térmico. Soldam-se os carris até se obter o comprimento de 144^m. Monta-se o trôço de via completa desse comprimento com o carril preso às travessas e êsse trôço fica montado sobre pequenas zorras espaçadas 12^m e levado pela própria via até o lugar do emprêgo. Aí retira-se a via ordinária e assenta-se o novo trôço de 144^m. Faz-se o mesmo para o trôço seguinte e soldam-se os topos dos carris.

I Congresso Nacional da Imprensa Regionalista

Proseguem com grande actividade os trabalhos preparatórios d'este Congresso, a realizar-se de 10 a 15 de Junho, nos arredores de Lisboa.

Mais de 100 jornais de todo o País, manifestaram já o seu aplauso a esta importante iniciativa, que tem sido acolhida com entusiasmo, por todos os que labutam na Imprensa Regionalista.

Está já elaborada a primeira parte do programa, assim constituída:

Dia 10 — Sessão solene de inauguração do Congresso, em Sintra, seguida da primeira sessão plenária; visita ao Palacio de Sintra e cerimónia de homenagem a Luiz de Camões, comemorativa do «Dia da Raça», no terraço onde o grande épico leu os «Lusiadas» a D. Sebastião; à noite, festival dedicado aos congressistas.

Dia 11 — De manhã, 1.^a sessão de secções, em Sintra; à tarde, excursão em automóveis à Serra de Sintra; visita a Monserrate, Castelo dos Mouros, Palacio da Pena, Capuchos, Cruz Alta, Alto do Monge e Peninha; regresso por Colares e visita à Adega Regional; à noite, festival dedicado aos congressistas.

O mesmo processo se emprega para troços de 100^m, montados sobre as zorras especiais (*Diplorys*), que poderam passar em curvas de 150^m de raio.

Transportaram-se carris de 30 metros em *triplory*, (3 zorrinhas).

As roturas são raríssimas e quando se deem, faz-se facilmente uma reparação provisória.

Nas vias principais fora dos tuneis os comprimentos de carris soldados nas linhas francezas vão de 20^m a 26^m.

O Estado francês tem em experiência comprimento de 36 metros. Ao mesmo limite chegaram os Estados egipcio, romaico e checoslovaco.

Só existem comprimentos superiores em casos particulares de pontes, cujos carris foram todos soldados, porque o coeficiente de dilatação do carril pouco difere do das vigas metálicas. Nas extremidades das pontes que exceedem certo comprimento (50^m em França) há aparelhos de dilatação ligando a via ordinária com a da ponte. Nas pontes menos compridas com taboleiro de várias partes sucessivas e

Dia 12 — De manhã, excursão em automóveis a Mafra; recepção na Câmara Municipal, 2.^a sessão de secções do Congresso e visita ao Convento; almoço na Tapada oferecido pela Câmara Municipal de Mafra e festa regional incluindo um concerto de carrilhão; à tarde excursão à Ericeira, visita às grandes Adegas do Morgado dos Leitões; «Porto de Honra» na Ericeira, oferecido pela Empresa das Águas de Santa Marta e festa regional na cerca desta Empresa; à noite, festival dedicado aos congressistas.

A Comissão Executiva está ultimando a organização da 2.^a parte do programa do Congresso, correspondente aos dias 13, 14 e 15.

Podem tomar parte no Congresso além dos Jornais da Província, todos os jornalistas e colaboradores da chamada «Pequena Imprensa».

Inscrição: 50 escudos. Nesta importância estão incluídos os transportes-automóveis.

Está aberta a inscrição na Secretaria Geral do Congresso, Largo de S. Domingos, 14-C, 2.^o Lisboa (telefone 21741), para onde deve ser dirigida toda a correspondência e onde se prestam informações.

móveis umas em relação às outras há também um desses aparelhos na passagem de um trôço de via ao outro.

Há igualmente maiores comprimentos de carril soldado em travessias de estações nas partes entre duas plataformas, em que os carris são parcialmente abrigados do sol e a via é mantida transversalmente.

Na Checoslováquia pozeram-se nessas condições carris de 40^m sem inconveniente e tenciona-se ir a 45^m.

O Estado egipcio assentou para experiência dois carris de 1000^m fóra de tuneis.

Nas vias acessórias de triagem e serviço ordinário das estações não há os mesmos receios de deformações que nas vias principais.

Por isso chegou-se em França à soldagem até 60^m. O Estado francês chegou até 282^m em barracões da estação marítima de Cherburgo.

Em vias embebidas em calçada, como as de tranvias foi o mesmo Estado francês a comprimentos de 2.000^m.

(Continúa).

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

PREÇOS PARA ELABORAÇÃO DE ESTIMATIVAS

Por ANTÔNIO GUEDES

(Continuação)

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PREÇO DE APLICAÇÃO				TOTAL
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentais (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	
324	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 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2,95 e incluindo balastragem	41.123\$24,8	1.709\$03,1	85\$45,1	25\$63,5	42.943\$36,5
325	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 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 3 ^m ,00 e incluindo balastragem	41.201\$03,7	1.714\$52,5	85\$72,6	25\$71,8	43.027\$00,6
	§ 3.º - TANGENTE DO ÂNGULO DA CRÓXIMA 0,13					
326	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 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,00 e incluindo balastragem	38.160\$99,3	1.470\$52,7	73\$52,6	22\$05,8	39.727\$10,4
327	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 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,05 e incluindo balastragem	38.276\$21,5	1.476\$48,7	73\$82,4	22\$14,7	39.843\$67,3
328	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 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,10 e incluindo balastragem	38.319\$81,9	1.481\$22,0	74\$06,1	22\$21,8	39.897\$31,8
329	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 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,15 e incluindo balastragem	38.390\$21,8	1.485\$32,7	74\$26,6	22\$28,0	39.972\$09,1
330	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 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,20 e incluindo balastragem	38.434\$04,4	1.489\$43,5	74\$47,2	22\$34,1	40.020\$29,2
331	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 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,25 e incluindo balastragem	38.504\$24,4	1.494\$16,7	74\$70,8	22\$41,2	40.095\$53,1

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PREÇO DE APLICAÇÃO				
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	TOTAL
332	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 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,30 e incluindo balastragem	38.566\$15,8	1.498\$27,5	74\$91,4	22\$47,4	40.161\$82,1
333	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 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância para entrevia de 2 ^m ,35 e incluindo balastragem	38.618\$33,6	1.503\$33,5	75\$16,7	22\$55,0	40.219\$38,8
334	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 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,40 e incluindo balastragem	38.662\$11,7	1.509\$29,4	75\$46,5	22\$63,9	40.269\$51,5
335	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 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância para entrevia de 2 ^m ,45 e incluindo balastragem	33.732\$53,7	1.514\$02,7	75\$70,1	22\$71,0	40.344\$97,5
336	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 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,50 e incluindo balastragem	38.802\$62,7	1.513\$13,4	75\$90,7	22\$77,2	40.419\$44,0

Sindicato Nacional dos Jornalistas

A nova direcção do Sindicato Nacional dos Jornalistas, nas suas primeiras reuniões, depois de ter procedido à distribuição dos respectivos cargos, tomou, entre outras, as resoluções seguintes:

Impugnar uma acção de anulação de resoluções da última Assembleia Geral ordinária proposta ao Tribunal de Trabalho de Lisboa pelo sócio e membro da direcção cessante sr. Alvaro Abranches Ferreira da Cunha; proceder à reorganização de todos os serviços internos do Sindicato; melhorar imediatamente as instalações da sede; executar as decisões da Assembleia Geral no que respeita à situação irregular de sócios susceptível de aplicação da pena de suspensão ou eliminação; averiguar fundamentalmente das razões determinantes de não estar ainda constituída a Secção do Porto bem como das necessidades presentes das Delegações de Coimbra e de Braga para o que o presidente da Direcção se deslocará àquelas cidades a fim de se reunir com os respectivos consócios e com eles trocar impressões acerca do caminho mais con-

veniente a seguir para melhor realização dos objectivos sindicais; prosseguir no serviço de revalidação para o ano corrente das Carteiras de Identidade; encetar, já, o estudo da reforma dos Estatutos e efectuar um inquérito entre os sócios tendente a obter os elementos que hão-de servir de base à elaboração do Registo Profissional e de um projecto de Contrato Colectivo de trabalho a discutir na oportunidade devida.

Por ausência do país do membro efectivo eleito da Direcção sr. Armando de Aguiar e por pedido de escusa, por motivo justificado, do também membro efectivo eleito sr. Tomé Vieira, foram chamados ao exercício os substitutos srs. dr. Jorge de Faria e Fausto Vilar.

Assim, a Direcção do Sindicato Nacional dos Jornalistas encontra-se constituída, neste momento, pela forma seguinte: presidente, Artur Maciel; secretário geral, Ayala Boto; tesoureiro, Alves Morgado; vogais: Jorge de Faria e Fausto Vilar.

ARTES GRÁFICAS

A desorganização da indústria beneficia as casas editoras, fazendo a baixa concorrência

URGE FAZER-SE UMA VERDADEIRA ORGANIZAÇÃO CORPORATIVA

A *Indústria Portuguesa*, revista da Associação Industrial Portuguesa, num dos seus últimos números insere um curioso e oportuno artigo, ao qual damos todo o nosso apoio, sobre a indústria da tipografia e as *Artes Gráficas*. Nele se preconiza, com dados sobremaneira criteriosos, que se faça uma modelar organização corporativa.

Com a devida vénia respigamos os principais trechos do artigo, que marca pela sinceridade e desasombro:

«Houve quem, da parte dos industriais, colaborasse desinteressadamente na aspiração de tornar esta indústria digna do nome do imortal Guttemberg, organizando para o seu melhor exercício regulamentos de aprendizagem, abertura de escolas profissionais, cuja organização decalcada nas similares das escolas francesas, alemãs e da Catalunha, eram adaptadas ao nosso meio, e em cuja organização, ao mesmo tempo que se procurava a educação e preparação de novos elementos bem educados e bem instruídos para exercício da boa exploração da indústria e das melhores manifestações da arte moderna, até se procurar a solução do termo de possíveis conflitos entre patrões e operários.

É curioso que o melhor acolhimento que esta iniciativa teve, partiu da classe operária.

Tudo, porém, passou, e continuamos neste momento de crises de toda a ordem a gemer as consequências do desinteresse de todos.»

Isto lê-se dum fôlego — e mais adiante:

«O grande público, aquele que necessita de mandar fazer impressos, conhece tão bem a indústria gráfica que não deixa de pedir orçamentos a vários estabelecimentos, e na recolha desses orçamentos se evidencia, que na maioria dos casos, à preparação desses orçamentos presidiu uma certa precipitação ou a ausência dos conhecimentos elementares da exploração da indústria, dos próprios interesses do industrial que, se por vezes delega em encarregados em missão difícil, eles pessoalmente pouca diferença fazem, pois as condições precisas falham em ambos. Nesses orçamentos — esclarece nitidamente o articulista — não se atende a coisa alguma que as regras estabelecem como

base para servir bem o cliente, e para que a indústria, daí tire o devido proveito. Só se pensa numa finalidade, conseguir que o freguês deixe o trabalho, embora quem o execute não ganhe, e o colega o possa fazer mais barato ainda. Na recepção de vários orçamentos chega a haver diferenças de orçamento para orçamento, em 20, 30, 40, 50, 60 e 80 por cento!

É claro que isto deu lugar à desmoralização do freguês, que anda de porta em porta, a obter orçamentos, em cujas diferenças ganha muito bem o seu dia, em prejuízo do bom nome e dos interesses dos raros que conscientemente procuram com respeitável brio, fazer orçamentos à altura das exigências, do exercício da profissão, honesta e honradamente.

É esta uma das formas de concorrência, mais humilhante, mais nociva e mais anti-progressiva que os industriais estabeleceram entre si, e que eles se não desaperram, a despeito da vida que levam que nem sequer lhes dá para o refôrço periódico, ou para a renovação dos seus instrumentos de trabalho.

Ainda há em Lisboa quem concorra com orçamentos baixos, explorando a aprendizagem, beneficiando especialmente as casas editoras que guardam com grande satisfação e proveito esta consequência de desorganização da indústria. É outra forma de concorrência que os industriais estabeleceram entre si.

A província do Norte a Sul, muito concorre também com a indústria da capital, em virtude da baixa do salário a isso convidar.

Vamos agora à colaboração da Câmara Municipal de Lisboa, neste desarranjo industrial, prossegue o autor do artigo:

«Começou esta Corporação Administrativa por estabelecer uma tipografia na Corporação de Bombeiros para a impressão das ordens de serviço do corpo, e outros impressos de expediente.

Como achou interessante e curiosa a laboração da pequena tipografia dos Bombeiros abalançou-se a montar instalação, maior para aí executar os impressos de que necessita para os seus múltiplos serviços. Hoje... é o que todos sabem!

Anteriormente recorria-se à indústria particular, pelo processo das consultas a meia dúzia de casas, e desta forma obtinha sempre o fornecimento de impressos, sem dúvida, em melhores condições de preço, do que aqueles que obtem agora, em exploração de conta própria.

A terminar:

«E os industriais gráficos continuam, como não pode deixar de ser, a pagar as licenças de exercício da indústria, cada vez mais aumentadas.»

Donde se conclue que o problema da concorrência e a questão dos orçamentos continua insolúvel.

E porquê? Porque as publicações do Estado aparte serem feitas em tipografias privativas, inserem lucrativos anúncios, em prejuízo manifesto das revistas e outras obras particulares de especialidade técnica e turística. Assim é que está certo...

HÁ QUARENTA ANOS

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

Mais linhas novas

Segundo diz um correspondente de Vianna do Castello, vae ser requerida por um grupo de capitalistas locais a concessão de uma linha pelo valle do Lima, em condições identicas ás que foram adoptadas para a do Valle do Corgo.

O projecto estabelece o traçado, partindo da estação da linha do Minho em Vianna, por Ponte de Lima, Ponte da Barca e Arcos de Val de Vez a terminar na fronteira proximo de Lindoso, visto na Galliza se pensar na possibilidade de um ramal que, vindo de Orense por Celanova e Bande, ligaria com o nosso n'aquelle ponto,

A parte de Vianna a Ponte de Lima já de ha muito está concedida ao sr. Diogo do Souto; resta a continuação até a fronteira que o mesmo sr. agora pediu nas condições a que acima nos referimos, reservando-se para não construir a de Ponte da Barca em deante e emquanto não estiver assegurada a construção da linha gallega.

Tambem o sr. Moraes Zagury pediu a concessão para construir e explorar uma linha de via reduida ou portatil de Mirandella a Bragança, seguindo o leito da estrada real, sempre que isso possa ser, a um lado.

Finalmente os srs. Henrique Mitchell e João da Camara pediram outra linha que se propõem a construir e explorar, pelo systema Decauville, entre a estação dos caminhos de ferro do sul em Garvão e Villa Nova de Portimão, por Odмира e Aljesur, com um ramal para Lagos.

Para o exame destes projectos o ministerio mandou, como é costume, que os requerentes juntem os elementos necessários de estudo, taes como: uma planta chorographica da região que tiver de ser atravessada pela nova linha férrea e seus ramaes, indicando as povoações ou estabelecimentos industriais que por ella serão servidos, e as vias de comunicação que com ella se ligarão — uma planta geral das estradas em que pretende assentar a linha férrea, na escala de 1 : 5000 pelo menos, indicando as respectivas pontes, sua largura e systema de construção — os diversos edificios ou quaesquer construções proximas das mesmas estradas ou das linhas férreas — as porções d'estas que assentarão sobre os leitos das estradas ou em terreno proprio com simples ou dupla via — os locais das estações e mais dependencias da linha férrea — um perfil longitudinal, na escala de 1 : 5000 para os comprimentos e 1 : 500 para as alturas, indicando as inclinações dos traneis das estradas, os das linhas férreas e dos seus desvios — prefis transversaes na escala de 1 : 200, indicando as disposições da via no sentido transversal, especialmente os sitios em que as estradas apresentam menores larguras ou onde se dêem circumstancia especiaes que devam ser attendidas, tanto sob o ponto de vista da commodidade como da segurança publica.

Novo tremvia em Lisboa

Mais um melhoramento, que seria de grande importancia para a cidade, foi requerido pelo sr. João Brée, como representante de uma empresa.

Trata-se de uma pequena linha de via reduzida com carros movidos por tracção electrica ou cabos metallicos, para transporte de passageiros, partindo do largo de S. Roque, seguindo pelas ruas da Trindade, Garrett, do Carmo, e terminando no largo da rua do Principe, tendo dois ramaes, um da rua Garrett pela rua Serpa Pinto e calçada do Ferregial até o largo do Corpo Santo, e outro da rua Garrett ao largo da Conceição Nova pela rua Nova do Almada.

Os rails ficarão ao mesmo nivel da calçada, de modo a não prejudicar o transitio publico.

Os carros serão pequenos, commodos e elegantes, 1^m, 30 de largo e o seu andamento moderado, de modo a evitar quaesquer accidentes. O preço fixou-se em 20 réis pelo trajecto ascendente e 10 réis pelo descendente.

Os concessionários offerecem á camara 2% da receita bruta da exploração e trinta passes para seu serviço. O pedido já foi apresentado á camara municipal.

Já se vê que sympathizamos, em these, com este novo projecto, e mesmo n'uma hypothese... porque vamos ter carinho á porta.

Achamos mesmo preferivel, absolutamente preferivel este systema ao de agulheiros subterraneos, já requeridos pela mesma empresa. E para esta mesmo elle seria de grande vantagem, porque a construção e exploração são muito mais economicas e o resultado mais seguro.

E tão imparciaes somos, applaudindo o projecto do sr. Brée, que elle vem prejudicar-nos idéas que de ha muito temos e que, por falta de tempo e de quem nos acompanhe, não temos posto em execução, as quaes ficam de parte, para não entorpecermos aquelle.

Linhas Portuguezas

Alcantara-Mar. — Foi transferida esta estação para uma construção provisoria no local do entrocamento das duas linhas, a de Caes do Sodré com a que vem de Alcantara-Terra, e onde passa a nova avenida do porto.

É uma boa conveniencia para o publico que assim já não tem que atravessar as linhas para tomar ou deixar o comboio

Carris de Ferro do Porto. — Procedeuse no dia 2 á experiencia official da tracção electrica no lanço da linha marginal, comprehendido entre o Ouro e a Foz, pela respectiva commissão techina nomeada pela camara, assistindo tambem o gerente da Companhia Carris de Ferro do Porto e um inspector da mesma.

O carro electrico, que levava hasteada a bandeira nacional, largou da rua do Infante D. Henrique para a Foz pouco depois do meio dia, e no Ouro fôram-lhe atrelados mais tres carros, seguindo depois até a esplanada do Castello, na Foz, e voltando á rua do Infante D. Henrique, fazendo-se todo o percurso em uma hora.



O REARMAMENTO DO EXÉRCITO

A-fim-de assistirem ao fabrico, verificação e recepção de material de guerra adquirido pelo Governo Português, em execução do plano de rearmamento do Exército, seguiram a bordo do «Adolfo Woermann», para a Itália, os officiaes de engenharia fabril srs. major Roberto de Matos e tenente Carlos Duarte Capote, e os operários da Fábrica de Munições de Artilharia, Armamento e Viaturas, srs. António Ribeiro Barbosa, Fernando Lopes dos Santos e Artur de Almeida Rodrigues.

Novo Paradeiro da Fortuna
de

JANEIRO & LIBANIO, L.^{DA}
LOTARIAS

Poço Borratem, Letras, J. L. — LISBOA

TELEFONE 2 2340

Tabacos Nacionais e Estrangeiros Valores Selados

ENCONTRAM-SE há dias em Lisboa alguns portugueses que, residentes no Brasil durante dezenas de anos, vieram até nós para entregar a S. Ex.^a o Sr. Presidente do Ministério e ilustre Chefe do Estado uma mensagem de apoio da Colônia Portuguesa no Brasil ao Governo Português.

À ilustre Embaixada têm sido dispensadas inúmeras atenções, desde a sua chegada, que foi uma manifestação cheia de vida e patriotismo até, ao almoço que gentilmente lhes foi oferecido pela Direcção da Adega Regional de Colares.

Acompanhados de uma comissão de representantes de vários organismos corporativos os membros da Embaixada seguiram, em automóveis, de Lisboa para Colares.

No percurso visitaram a Granja do Marquês, observando ali os recentes aparelhos adquiridos pelo Governo Português para a nossa quinta Arma. São oito belos trimotores do mais recente modelo que impressionaram vivamente os nossos compatriotas.

Dirigiram-se depois a Colares, onde foram recebidos, como é costume, com grande entusiasmo: Música, foguetes, alegria, patriotismo, nada faltou.

Os convidados foram recebidos pelo Dr. Alvaro de Vasconcelos, presidente do Município de Sintra e da Adega Regional, Dr. Guilherme Guerra, delegado do Governo e Alberto Tota, secretário da Adega, Tenente Eduardo Rêgo, comandante da G. N. R., e outras entidades oficiais e Imprensa.

Enquanto um numeroso grupo de alunos da Escola

A EMBAIXADA DOS PORTUGUESES DO BRASIL

FEZ UMA VISITA A'

Adega Regional de Colares

sendo ali homenageada com um almoço, onde, no final,

se fizeram calorosas afirmações de fé nacionalista

das Azenhas do Mar, com o traje característico da região, oferecia lindos ramos de flores às senhoras, trocavam-se os cumprimentos oficiais e a música executava marchas guerreiras.

Uma rápida visita foi passada às dependências do edifício seguindo-se o almoço na Adega que se encontrava vistosamente ornamentada, com bandeiras e discos vinícolas.



A CHEGADA DOS EMBAIXADORES À ADEGA REGIONAL DE COLARES

que deu as boas vindas, afirmando que teve ocasião de verificar no Rio de Janeiro, S. Paulo e Pernambuco o que é a colônia portuguesa, e dr. António Pereira de Sousa, cuja palavra vibrante e elegante, de fino recorte literário, encantou os assistentes.

O sr. Manuel Parente Figueiredo, inspector escolar, e distinto poeta, leu os versos do pequeno Jorge Augusto Dias de Figueiredo. Com o maior prazer reproduzimos esse belo pensamento patriótico:

Ilustres embaixadores
De milhares de lutadores,
Que, na distância perdida
Do Brasil — a terra imensa —
Como nós, vivem a crença
Duma Pátria renascida.

¿ Quem vos trouxe ?

— Ondas do mar,
Que dantes, viram passar
— A Cruz de Cristo nas velas —
(Sempre Deus ao pé de nós!)
Os nossos pais e avós,
Na proa das caravelas!

Portugal, tempos volvidos,
Trouxe os seus passos perdidos
Por caminhos desvairados...
Por momentos, maculou
O património que herdou
De tantos antepassados!

(Continua na pág. 209)

Iniciado o almoço que foi abrilhantado pela Banda União Sintrense, «troupe» Gounod e um terceto de concertinas, subiram ao ar inúmeros foguetes.

Presidiu o sr. engenheiro Luís Azevedo Coutinho, presidente da comissão de recepção, que dava a direita ao sr. Viçorino Moreira e a esquerda à sr.^a D. Alice de Magalhães, esposa dum membro da Embaixada.

Discursaram os srs. dr. Alvaro de Vasconcelos,



UM ASPECTO DO BANQUETE NA ADEGA REGIONAL DE COLARES

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DO NORTE DE PORTUGAL

EMIÇÃO DE NOVAS OBRIGAÇÕES

EM artigo de 21 de Março último, dei por finda a análise do último decreto promulgado acêrca da Companhia do Norte. Nova leitura desse diploma em confronto com a análise feita pôs em relêvo preceitos cujo character e conseqüências não frisara suficientemente.

Julgo, pois, indispensável minudenciar o estudo crítico efectuado no que diz respeito à emissão de novas obrigações por êsse diploma autorizada.

* * *

É a Companhia autorizada a converter todas as suas obrigações de 9 e 7 1/2 por cento, substituídas por outras tantas do mesmo valor nominal de 100\$00 (art. 2.º).

Segundo refere o art. 3.º, § 2.º, são essas obrigações em número de 339.813.

Além disso, segundo o art. 3.º, a emissão pode ir até 468.927 obrigações, o que representa mais 129.114, ou 12.911 contos pelo valor nominal.

As obrigações assim convertidas podem ser trocadas por outras tantas, ou pagas a dinheiro, sem se especificar como êste é obtido. É provável que a troca por títulos seja preferida por quasi todos, visto ser difficil obter de outros papeis o juro garantido de 5% com isenção de impostos.

Podemos, pois, legitimamente supôr que as 339.813 obrigações são quasi todas absorvidas, de um modo ou outro, pela conversão, e que será, das 129.114 restantes, que terão de sair as destinadas a pagamento aos crêdores que preferiram receber 60 por cento dos seus créditos sob essa forma.

Há porém um ponto grave que examinar. Em que situação fica êsse grupo de obrigações?

Os corpos gerentes da Companhia, pela operação que haviam combinado e que ia ser sujeita à aprovação da assembleia geral, em Agosto de 1933, pediram ao Governo que não alterasse o total da anuidade garantida às obrigações de 9 e 7 1/2 por cento emitidas e que seriam convertidas nas de 5.

Ficava, pois, disponível a diferença que representaria o cupão garantido das obrigações emitidas a mais para pagamento integral aos crêdores e obras e melhoramentos, junto ao produto da venda dos 4.200 contos, obtidos das acções em carteira, a que se juntaria a participação do Estado nos «deficits» da linha do Tâmega.

Todas as obrigações ficavam na mesma situação jurídica de garantia do Estado — que assim auxiliava a Companhia sem aumentar, mas sem o diminuir, o seu encargo — e de isenção de impostos.

Ocorre formular uma pergunta:

— Não é essa a situação resultante do novo decreto?

— De modo algum. É certo que o art. 3.º § 1.º declara que o Estado garante integralmente o juro e amortização das obrigações emitidas que são até 468.927, mas logo a seguir restringe essa concessão às 339.813 destinadas a conversão:

§ 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.

Logo a garantia não se estende às 129.114 restantes. Ficam assim as obrigações constituindo dois grupos: um de 339.813, destinadas à conversão, com garantia de anuidade; outro de 129.114, sem essa garantia do Estado, embora pelo começo do artigo se possa inferir que a todos é concedida.

É exactamente dêsse segundo grupo sem garantia que saem as obrigações entregues aos crêdores os quais não terão na realidade a garantia com que contavam ao resignarem-se a essa convenção.

O Estado diminue o seu encargo, mas a Companhia faltarão os meios de pagar parte do cupão, enquanto as suas receitas não melhorarem notavelmente.

Sob a aparência de uma série única de 468.927 obrigações com garantia do Estado, ficam na realidade duas séries, uma de 339.813 com garantia e outra de 129.114 sem ela, e que difficilmente obterá cotação ao par.

Há porém mais diferenças que acentuar.

* * *

A isenção do imposto de selo é concedida somente às obrigações da 1.ª série; as da segunda ficam sujeitas a êle (art. 3.º, § 2.º).

Para que não haja dúvidas, lá está o § 3.º:

§ 3.º Fica porém sujeita ao imposto do selo fixado no art. 120 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.

— Que diferenças há pois entre a operação financeira gizada no decreto e a que a Companhia tinha preparada em 1933, antes de ser esbulhada da sua administração?

— A diferença é profundíssima. Colocavam-se um pouco acima do par as acções em carteira por cerca de 4.200 contos. O Estado manteria o total da anuidade garantida a todas as obrigações igualmente, o que permitiria converter as existentes e emitir outras que ficavam em idêntica situação e com igual crédito. Isso dava disponibilidades suficientes para pagamento integral aos credores, em obrigações garantidas ou em dinheiro obtido pela venda das mesmas, e para conclusão de certas obras produtivas a melhoramentos da exploração.

— É certo, dir-me-ão, mas o Estado não via diminuídos os seus encargos enquanto o novo decreto os reduz de cerca de 709 contos. Realiza pois o Tesouro uma economia sensível.

— Assim é, mas inutiliza o plano esboçado, complica a situação da Companhia em vez de a regularizar, dá aos credores um papel sem garantia e perde assim o ensejo de resolver satisfatoriamente e com equidade uma questão vital, de que depende a economia de uma importante rede.

Tudo serão dificuldades e complicações e prejuízos, com uma compensação única: prolonga-se o período transitório em que a Comissão Administrativa, alojada há 44 meses na Companhia, como o rato da fábula no queijo, disfrutará dessa invejável situação.

Além disso, não creio que os credores que se resignaram a aceitar 60 % em obrigações garantidas, se resignem à desapareição dessa garantia, que diminuem consideravelmente o valor do papel recebido, verdadeira segunda série de obrigações.

* * *

Pouco mais há que escrever acerca do decreto. Resta apenas fazer algumas reflexões acerca do art. 4.º, do teor seguinte:

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 das concessões de que esta é beneficiária, bem como a introdução de novas cláusulas ou a rescisão de qualquer das suas concessões.

Concede-se ao Ministro latíssima autorização para contratar com a Companhia profunda e radical modificação dos seus contratos sem coisa alguma se especificar. Deve, pois haver negociações prévias entre o Governo e a Companhia. Quem a representa? São os seus corpos gerentes, aos quais se haja levantado a suspensão? Não. Continua a ficção legal de ser a Comissão Administrativa de 1933, subordinada ao Ministro, quem representa a Companhia e em nome dela negocia a remodelação radical dos seus contratos e estatuto.

Objectar-me-ão que essas modificações dependem

de ratificação da Assembleia Geral, só a qual é competente para autorizar novos acordos com o Estado.

É a Comissão Administrativa que reúne a assembleia geral. Assim o prevê o artigo 5.º:

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 accionistas para aprovação dos balanços e contas das gerências de 1933 a 1936, inclusivé, da mesma Companhia, para os fins previstos nos n.ºs 2.º e 3.º do art. 2.º do decreto-lei n.º 22.951, de 5 de Agosto de 1933, e para quaisquer outros que entenda conveniente submeter-lhe.

O n.º 2.º citado encarregou a Comissão de elaborar e propôr à Assembleia a modificação das concessões e o n.º 3.º o projecto de modificação de estatutos, previamente aprovado pelo Ministro.

Estas disposições são pois confirmadas pelo recente decreto de 15 de Março último.

A famosa Comissão vai assim elaborar e propôr ao Governo a remodelação de concessões, contratos e estatutos e em seguida consultará, sobre o que o Governo já aprovou, a Assembleia Geral, que tem de ser convocada até 14 de Junho.

A convocação deve ser feita com 15 dias de antecedência, pelo menos, segundo prescrevem os Estatutos. Pode pois coincidir a sua reunião com o quarto aniversário do decreto de 1933.

* * *

A Assembleia compõe-se, segundo o art. 31.º dos Estatutos, dos trinta maiores accionistas, de acções averbadas e depositadas com antecedência pelo menos de 90 dias da respectiva reunião.

Se esta se efectuar nos princípios de Agosto, o depósito deve ter sido feito no princípios de Maio.

Que papel vão representar as acções que estavam em carteira e acerca das quais repetirei perguntas sempre oportunas e que não obtiveram resposta?

Foram vendidas, no todo ou em parte? Na Bolsa ou fora dela? A que preço: ao desbarata ou por valor próximo do nominal?

Comprou-as a Estado, directamente ou por pessoa interposta, ou foram particulares os compradores, o que é pouco provável, porque o *Bolesim da Bolsa* nenhuma transacção tem acusado?

Podem ser depositadas para a sessão da Assembleia, o que assegura a maioria e dá até ensanchas para excluir os outros accionistas, varridos pela *avalanche* das 41.000 acções. E tudo isso depende do arbítrio da Comissão, que assim mata de vez a Companhia e a substitue por uma ficção ou manequim movido pelo Estado.

É esta a realidade que se prepara? Pode-se chamar a isso a reconstituição da Companhia?

* * *

Parece-me não serem descabidas — em si e pela ocasião — estas reflexões complementares sobre um grave problema jurídico e económico e até moral de incontestável interesse público pelo que em si representa e pelo precedente que veio constituir.

A FESTA ANUAL **Rádio Clube Português** do Pessoal da Companhia dos Telefones

Decorreu no meio de esfusante alegria o baile efectuado nas luxuosas salas do *Club Maxim's*.

Dansou-se animadamente até alta madrugada.

O pessoal da *The Anglo Portuguese Telephone*



Um dos aspectos da ceia

Co., Ltd. em íntima camaradagem fizera mais uma festa anual, para não fugir à tradição.

À 1 hora da madrugada foi servida uma excelente ceia, durante a qual reinou o mais franco entusiasmo.

Ao *toast* falaram os srs. engenheiro Pópe e gene-



O Director da A. P. T. com o Presidente da Câmara Municipal de Lisboa recebe as saudações da Comissão Promotora da Festa

ral Daniel de Sousa, presidente da Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Lisboa.

Palavras eloquentes em que transparecia a sinceri-

Efectuou-se, ha dias, a assembleia geral da popular associação *Rádio Clube Português*, que foi extraordinariamente concorrida, e elegeu por unanimidade, os seguintes corpos gerentes:

Mesa da Assembleia Geral — Presidente, Dr. João Boto de Carvalho; vice-presidente, António Lopes Martins Junior; secretários, António Gomes Bebiano e Edgar Fontes; vice-secretários, Urbano Anjos e Luiz Rocha de Araújo.

Direcção — Efectivos: Alberto Lima Basto, Eduardo Arantes de Oliveira, Alvaro da Silva Jorge, Jorge Botelho Moniz, José Covelo, José Rufino Peres e Ricardo Henriques.

Substitutos: Raul Aparicio Serrano, Rui Pereira da Cruz e Mário Meunier.

Conselho Fiscal — Efectivos: Jerónimo Braga de Carvalho, Ponciani Bucci e general Viriato da Fonseca.

Substitutos: Albano de Sousa e Ernesto Hinsenkamp.

Também por unanimidade e aclamação foram aprovados: Os relatórios e contas da Direcção e Conselho Fiscal; votos de louvor à Direcção e Conselho Fiscal; votos de louvor à Direcção e Conselho Fiscal pela forma como interpretaram o sentimento nacional defenderam a tranquillidade de Portugal e zelaram os interesses do Clube; voto de louvor ao pessoal de escritórios e operário pela sua dedicação, voto de sentimento pelos sócios falecidos em 1936, e voto de louvor ao Presidente da Assembleia Geral pela maneira como dirigiu os trabalhos.

Por proposta da Direcção e Conselho Fiscal, aprovada entre aclamações entusiásticas, foi enviado um telegrama de saudação ao Chefe do Estado; Presidente de Honra de Rádio Clube Português.

Depois de encerrada a sessão foi sorteado, entre os sócios presentes e representados, um receptor de rádio-telefonía, que coube ao sr. Domingos Maria Plácido de Serpa, sócio n.º 12.279.

dade de quem as diava. Louvores ao pessoal, sem distinção de categorias, votos de prosperidades à Companhia dos Telefones, que se tem tornado crédora de milhares de subscritores pela maneira progressiva como monta os seus modelares serviços.

Palmas, muitas palmas sublinharam, durante prolongado tempo, os vibrantes e entusiásticos discursos dos distintos oradores.

Depois dos comovidos agradecimentos voltou-se, novamente, ao baile, abrilhantado por duas orquestras.

As nossas gravuras oferece-nos alguns aspectos da ceia, que, diga-se, em boa verdade, mereceu a todos os mais rasgados e os mais justos elogios.

Enfim: a tradicional festa deixou em todos a quantos a ela assistiram uma inolvidável recordação, pelas surpresas com que foi revestida.

A embaixada dos Portugueses do Brasil

fez uma visita à

Adega Regional de Colares

SENDO ALI HOMENAGEADA COM UM ALMOÇO.

ONDE, NO FINAL, SE FIZERAM CALOROSAS

AFIRMAÇÕES DE FÉ NACIONALISTA

(Continuação das páginas 204 e 205)

Perdido o rumo na vida,
Foi como barca perdida
Nas vagas dum temporal...

Os mortos, que repousavam
Nas sepulturas, gritavam:
— «Portugal! meu Portugal!»

E, na distância infinita
Do Brasil — terra bendita,
Onde vibra eternamente,
Em crispações de beleza,
A virtude e a riqueza
Do sangue da nossa gente,

Pouco a pouco, anoiteceu
— Noite de funda incerteza
Cobrindo de luto e dôr
Tôda a alma portuguesa!

Muitas lágrimas caíram
(Sabe-se lá quantas mil!)
Dos olhos dos portugueses
No coração do Brasil!

Até o mar, cantador
Da nossa antiga riqueza,
Se calou... para chorar
A lusitana tristeza!

Tudo parecia perder-se
Nas voltas de tanto perigo!...
E perdera... se Deus
Não fôsse tão nosso amigo!

Desfez-se a noite pesada
De tão inquieta incerteza
E, de novo, o sol beijou
Tôda a terra portuguesa!

Passaram anos.

Agora,

Após um labor profundo,
Portugal sobe mais alto,
Que os povos de todo o mundo!

Voltou a paz dontras eras
E o respeito das Nações...
Canta, de novo, a alegria
Nas almas e corações!

Por isso vindes, senhores
Fidalgos embaixadores,
Sulcando as águas do mar,
Repetir-nos muitas veses,
Por milhares de portugueses,
Esta alegria sem par.

Que junta, neste momento,
Já no mundo das certezas,
Ao abraço mais fecundo,
Quantas almas portuguesas
Labutam por esse mundo!

Se virdes bem, tôda a terra
Portuguesa — a bem amada —
Se comove, ao receber
Esta sublime Embaixada!

Pois que Deus venha convôsko,
Nestes comêços de Abril,
E que, convôsko, regresse
Ao coração do Brasil!

E, no regresso, dizei
À nossa família amiga,
Que Portugal já voltou
À sua grandeza antiga!

E a quantos tiveram Fé,
Ensinar-lhes a rezar
Esta oração comovida:

*Deus conserve e dê mais vida
A Carmona e Salazar!*

Falaram ainda os srs. dr. José António Marques e Alberto Tota. Êste orador exaltou a obra dos portugueses no Brasil, dizendo, o que Estado Novo tem feito em Portugal merece o respeito de tôda a gente, e concluiu por estas palavras:

— Há uma coisa que eu sinto: é que os corações em Portugal voltaram todos aos corpos.

O presidente da embaixada, sr. Vitorino Moreira, encerra os discursos, dizendo:

— Estão agravando o nosso sofrimento, porque não sabemos como agradecer o que estão fazendo, desde que chegamos a Portugal.

E brindou por Carmona e Salazar.

Os convidados visitaram depois Monsarrate, Seteais e a Pena. O sr. Presidente da Câmara de Sintra ofereceu-lhe um chá, que decorreu com uma animação afectuosa, cheia de cordealidade.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* fez-se representar pelo nosso director, sr. Carlos d'Ornellas.

* * *

Os elementos da embaixada portuguesa visitaram os Armazens Moscatel, de Azeitão, e algumas fábricas de conservas de Setúbal.

Também a Federação Nacional para Alegria no Trabalho lhes ofereceu um almôço, durante o qual se fizeram vibrantes discursos patrióticos.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

«ESTATÍSTICA DOS CORREIOS, TELÉGRAFOS E TELEFONES — 1934»

Numa cuidada edição gráfica, temos presente a Estatística dos Correios, Telégrafos e Telefones-1934, edição do Ministério das Obras Públicas e Comunicações. É um bem elaborado trabalho em que se verifica as prosperidades de que goza a Administração daquele organismo do Estado. Os nossos agradecimentos.

«BOLETIM DA ORDEM DOS ENGENHEIROS»

Recebemos e agradecemos o n.º 1 do *Boletim da Ordem dos Engenheiros*, sucessor da antiga *Revista de Obras Públicas e Minas*, fundada em 1870. Insere valiosa colaboração da especialidade, grande profusão de gravuras e apresenta-se com ótimo aspecto gráfico e excelente papel.

«STATIONS CLIMATIQUES DES COTES DE PORTUGAL

Em separata da revista Clínica, Higiene e Hidrologia saiu a lume um excelente trabalho de medicina do prof. sr. dr. Armando Narciso, nosso presado amigo, o que deu o título *Stations Climatiques des Côtes de Portugal*.

Homem de ciência e homem de letras, o sr. Armando Narciso justifica-se numa grande actividade.

Este seu último trabalho, em que o clima de Portugal, é proficientemente estudado, enumerando os nossos sanatórios à beira mar e solários, com dados estatísticos das temperaturas e pressões atmosféricas, é de grande interesse e largo de ensinamentos.

Ao ilustre professor do Instituto de Hidrologia e Climatologia de Lisboa, sr. Armando Narciso, agradecemos a gentileza dos exemplares enviados.

«BULLETIN DE LA CASA DE PORTUGAL

Recebemos e agradecemos o *Bulletin de la Casa de Portugal*, órgão oficial de propaganda, cuja redacção e administração é na Avenue de France, Anvers. A sua distribuição é gratuita, o que não obsta a que se apresente impresso em papel *couché* e cheio de gravuras. Dentre a colaboração do *Bulletin* destaca-se o artigo *La peinture portugaise au XVI e Siecle*, por Pierre Bautier.

«TECNICA»

Com a regularidade costumada recebemos a revista de engenharia, dos alunos do I. S. T., *Tecnica*,

que insere seleccionada colaboração, bem como as palavras proferidas na sessão de 18 de Fevereiro de 1937, na Academia das Ciências de Lisboa, pelo sr. engenheiro A. Herculano de Carvalho, acêrca do *centenário de Roberto Duarte Silva*.

«AS EXPOSIÇÕES COMO ELEMENTO DE PROGRESSO»

Rafael Seruya acaba de publicar, em cuidada edição, a propósito da Exposição Universal das Artes e Tecnicas da vida moderna, que se realizará em Paris no ano corrente, *As Exposições como elemento do Progresso*, publicação escrita em língua portuguesa e francesa, e prefaciada pelo sr. Conde Claude de Sèze, adido comercial de França em Lisboa. Agradecemos os exemplares recebidos.

«CARNET PÉRIODIQUE»

Temos presente o n.º 12 da interessante e bem elaborada publicação *Carnet Périodique*, cujo sumário consta de estatísticas de chumbo, cobre, zinco, estanho e alumínio, consumido em várias nações, além de variada colaboração técnica. O *Carnet Périodique* impresso em bom papel e com ótimas gravuras, publica comunicações diversas concernentes ao campo de actividade alemão, no que diz respeito a metais.



OS NOSSOS MORTOS

ALBINO SARMENTO

Encontra-se sepultado no cemitério do Alto de S. João uma das figuras mais interessantes dos velhos tempos de Lisboa: Albino Augusto Cesar Sarmento, antigo chefe da Polícia Judiciária.

Nesse cargo desempenhou importantes missões, tendo sido valioso auxiliar do juiz Veiga e do sucessor deste magistrado, dr. Almeida Azevedo.

A sua fôlha de serviços regista muitos louvores, entre os quais um pelas investigações do regicídio e outro pelos trabalhos para apuramento das responsabilidades do caso de um atentado à bomba, na Rua do Carmo, em 1913, sendo também recordadas com frequência as suas investigações sobre o famoso incêndio da Madalena.

No desempenho da sua função acompanhou a Família Real em várias viagens, entre elas a visita de D. Carlos aos Açores.

Depois do assassinio do Presidente Sidónio Pais aposentou-se, ficando a prestar serviço, como contratado, na Câmara Municipal de Lisboa.

A família enlutada apresenta a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* sentidas condolências.

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

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

Acidentes do trabalho

O *Diário do Governo* publica um despacho do Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social, pelo qual determina as normas a observar nos cálculos das contribuições para as caixas sindicais de previdência, respeitantes a beneficiários vítimas de acidentes de trabalho e que por esse motivo recebem subsídio legal.

MINISTÉRIO DO INTERIOR

Jogo de azar e Serviço de Assistência

O *Diário do Governo* publica um decreto segundo o qual é estabelecido novos prazos para a construção ou aquisição de hotéis a que se obrigaram as empresas concionárias de jogos de fortuna ou azar. Outro decreto incumbe a Direcção Geral de Assistência, além do exercício da sua competência geral, colher e organizar todos os elementos necessários ao estudo de uma reforma dos serviços de assistência e promulga diversas disposições acêrca do preenchimento de vagas nos serviços dependentes da mesma Direcção Geral e nas instituições de assistência autónomas sob a superintendência do Ministério do Interior.

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO

Exportação de sucatas

Um decreto determina que fique sujeita a licença prévia do Ministério a exportação de sucatas, limalha ou aparas de ferro e suas ligas de aço.

Exportação de Vinhos

Portaria n.º 8.639 — Esclarece que os autos e os boletins a que se refere o artigo 21.º do decreto-lei n.º 23.828, relativo a exportação de vinhos, só sejam remetidos para a Inspeção Geral das Industrias e Comércio Agrícolas depois de aguardarem por espaço de dez dias na secretaria do Grémio do Comércio de Exportação de Vinhos, o pagamento voluntário das multas, em conformidade com o artigo 187.º do Código do Processo Penal.

O *Diário do Governo* publica a declaração de ter sido, por despacho ministerial, esclarecido que só as disposições legais e regulamentares que impunham a obrigação das transacções por bolsa se devem considerar revogadas pelo decreto-lei n.º 27.122, podendo portanto as comissões de superintendência autorizar a realização de quaisquer operações sobre bacalhau e arroz que vendedores e compradores porventura desejem negociar nos estabelecimentos sob a sua direcção.

A folha oficial publica a nota de taxas, fixadas por despacho ministerial, a lançar sobre as emendas verificadas pelo pessoal técnico da Junta Nacional de Frutas em serviço nos serviços centrais e na delegação do Porto e de taxa a cobrar por tonelada ou fracção pela batata de exportação.

Decreto-lei n.º 27.599 — Altera para 1 de Junho de 1937 a data a partir da qual entra em vigor a lei n.º 1.947, que esta-

belece as bases para a importação, o armazenamento e o tratamento industrial dos petróleos brutos, seus derivados e resíduos.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Exercícios de Infantaria

Foram fixados os contingentes mínimos que os navios de guerra surtos no Tejo têm de manter à instrução de infantaria, cujos exercícios se realizam todas as quintas-feiras e sábados.

O instituto de Socorros a Naufragos mandou construir uma nova estação de socorros a naufragas na Ilha da Culatra, próximo de Olhão.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Os estupefacientes

Um aviso torna público ter o delegado permanente do Irak junto da Sociedade das Nações assinado em nome do seu Governo a acta tendente a modificar a data final de comunicação da relação anual feita pelo organismo de fiscalização das avaliações das necessidades do mundo em drogas nocivas, prevista pela Convenção Internacional, assinada em Genebra a 13 de Julho de 1931, para limitar a fabricação e regulamentar a distribuição de estupefacientes.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Construção da linha de alta tensão de Covas a Paredes de Coura

O sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações concedeu à Câmara Municipal de Paredes de Coura, para a construção da linha de alta tensão de Covas a Paredes de Coura, com um ramal para o Sanatório «Presidente Carmona», a rede de baixa tensão em Paredes de Coura, a comparticipação do Estado, na importância de 79.000\$00.

Uma portaria cria e manda pôr em circulação, cumulativamente com as fórmulas de franquia em vigor, bilhetes postais ilustrados para serviço nacional. — Declaração de ter sido, por despacho ministerial, autorizada a transferência de uma verba do orçamento.

Foi substituído o decreto n.º 27.536, que abre um crédito para aquisição de prédias rústicos e urbanos e indemnização aos seus locatários, a cargo da Administração Geral dos Correios e Telégrafos.

O sr. Governador Civil de Portalegre solicitou do Governo a comparticipação do Estado para as obras de reparação da estrada de Salvados ao Porto da Espada, troços compreendidos entre os quilómetros 2.154 a 2.803 e 3.583 a 3.817 numa extensão de 800 metros e de rectificação da rua do Convento, na vila de Sousel, orçadas, respectivamente, em 62.676\$09 e 107.201\$27.

Uma portaria determina que o horário da rede telefónica do Caramulo passe a prolongado e que a sua dotação seja de duas telefonistas.

Serviços Hidráulicos e Eléctricos

O decreto n.º 27.545 autoriza a Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos a celebrar contrato para a execução da empreitada dos trabalhos constantes do projecto de construção de um umro-cais no porto de Salvaterra de Magos,

Ao sr. Ministro das Obras Públicas foi entregue uma representação da Câmara Municipal de Sever do Vouga reclamando contra o horário estabelecido pela Companhia de Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, que, segundo afirma, causa enormes prejuízos àquela região.

Portaria n.º 8.641 — Modifica a escrita dos pagamentos feitos pela Junta Autónoma de Estradas por intermédio das pagadoras das obras públicas de forma que, em qualquer altura, se possa exercer a devida fiscalização e conferir os fundos em cofre.

O *Diário do Governo* publicou um aviso pelo qual são fixadas as sobretaxas a aplicar às correspondências a expedir por via aérea para as ilhas Hawai e Marianas.

Os decretos N.ºs 27.551 e 56 regulamentam os serviços de abastecimento de águas às vilas de Montargil e Arruda dos Vinhos.

A portaria n.º 8.651 isenta de franquia postal durante o período de um ano a correspondência expedida pela Legião Portuguesa.

Decreto-lei n.º 27.570 — Reduz a 50 por cento todos os créditos sobre a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal anteriores a 7 de Agosto de 1953, devendo a Companhia efectuar o pagamento desses créditos até 31 de Março do corrente ano.

O *Diário do Governo* publica a rectificação à portaria n.º 8.626, que reforça várias verbas inscritas nos orçamentos coloniais para 1955-1956 e encargos, a satisfazer na metropole, correspondentes ao pagamento dos vencimentos do pessoal que foi mandado, por despacho ministerial, continuar a prestar serviço, nos termos do artigo 1.º do decreto-lei n.º 26.377. — Portaria n.º 8.659 — Autoriza o governador geral do Estado da Índia a reforçar várias verbas da tabela de despesa para o ano económico de 1955-1956.

Decreto-lei n.º 27.587 — Regula o abastecimento de águas à vila de Albufeira. Decreto n.º 27.535 — Proíbe ao pessoal do corpo especial de Polícia de Transito nas estradas qualquer participação nas multas aplicadas em virtude de transgressões que verifique.

Decreto-lei n.º 27.590 — Modifica os decretos relativos ao abastecimento de água à vila de Mirandela da parte respeitante à fixação do preço de venda e à obrigatoriedade do consumo. Decreto-lei n.º 27.591 — Manda que a hora legal seja adiantada de 60 minutos no dia 3 de Abril corrente, às 23 horas.

A 1.ª secção do Conselho Superior de Obras Públicas, na sua última sessão, deu parecer acerca dos processos respeitantes aos projectos de construção dos lanços das estradas nacionais n.ºs 29-2.ª e 105-2.ª, compreendidos, respectivamente, entre Canêdo e Póvoa do Pedrido e a Herdade do Moutinho e Barreiro.

Pelo decreto n.º 27.601 foi proibida às Câmaras Municipais de Lisboa, Oeiras e Cascais autorizar qualquer construção ou modificação importante na zona determinada pelo limite provável da região da Costa do Sol, fixado no presente diploma, sem prévia autorização do Gabinete do Plano de Urbanização da Costa do Sol.

O sr. Governador Civil de Braga, solicitou do sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações a participação do Estado para a construção de um lanço de estrada do lugar das Neves, da freguesia de Rendufe, concelho de Amares, do Rio Homem, obra orçada em 176.498\$39.

A Câmara Municipal de Sintra pediu ao sr. Ministro das Obras Públicas a participação do Estado para a reparação da estrada de S. João de Lambas a Assafôra.

I M P R E N S A

“O JORNAL DO COMÉRCIO E DAS COLÓNIAS”

Passou a ter o formato com que iniciou a sua publicação há 84 anos o nosso presado colega *O Jornal do Comércio e das Colónias*. O seu aspecto gráfico foi modificado inteiramente, no intuito de proporcionar aos leitores um noticiário mais amplo e maior harmonia na disposição dos assuntos. Felicitações.

TRANSCRIÇÃO

A *Gazeta* publica em outra local um oportuno artigo sobre a emissão de novas obrigações da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, devido à pena do nosso querido director sr. engenheiro Fernando de Souza. Foi o notável trabalho publicado em editorial no nosso presado colega *A Voz*.

Materiaes de Construção

BETONEIRAS para misturar cimento. — **GUINCHOS** elevatórios. — **CARROS DE MÃO** em ferro. — **FORQUILHAS, PICARETAS, PÁS**, etc. etc. — **TUBOS** de ferro. — **ACESSÓRIOS** (Inglezes). — **AÇOS** para molas, ferramentas, Tornos, brocas, etc., etc.

REPRESENTANTE DA

NORTH BRITISH LOCOMOTIVE Coy. Ltd.

Casa Cassels

LISBOA

PORTO

Av. 24 de Julho, 56
Telefone 2 3743

R. Mousinho da Silveira, 191
Telefone 250

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

CRÓNICA

INTERNACIONAL

Por PLÍNIO BANHOS

«A pessoa humana em perigo»

FRANÇA — Os problemas respeitantes à pessoa humana, aos seus direitos e deveres, são muitos e sempre actualis na sociedade moderna onde dos excessos do individualismo se chega ao do totalitarismo do Estado.

A Semana, que se desenrolará de 19 a 25 de Julho próximo na cidade de Clermont Ferrant, a capital do «Planalto Central», conta altas individualidades francesas e estrangeiras no elenco dos seus oradores.

Os títulos das principais teses são as seguintes:

«Ao serviço da pessoa humana», «As tendências actuais do serviço social», «As principais ameaças à pessoa humana», «A pessoa humana e os regimes totalitários», «Do individualismo ao colectivismo comunista e ao Deus-Estado», «A pessoa humana no Corpo Místico de Cristo», «A cultura física e a pessoa humana», «Pessoa humana e família», «A pessoa humana e a propriedade».

A sessão final presidirá o Cardial Arcebispo, Mons. Verdier, falando nela o deputado por Paris Larolle sobre «A pessoa humana e a política social da Igreja».

Nas Fabricas de Guerra Inglesas, declaram-se em greve sete mil empregados

NOVA YORQUE — Cerca de dois mil operários especializados, empregados nas fábricas e fundições de Beardmore-Parkhead, de Glasgow, estão em greve há alguns dias a fim de obter aumento de salários. Não terminaram ainda as negociações, e receia-se ainda a extensão do movimento que arrastaria então 5.000 operários. A situação é particularmente séria pelo facto de as fábricas trabalharem noite e dia para a execução do programa do rearmamento do Governo. Além disso, algumas peças que devem servir para a construção do «Queen Mary» n.º 2 foram igualmente encomendadas a esta firma... Os jornais da noite comentam a situação com inquietação e prevêm a intervenção do governo, se as dificuldades não puderem ser solucionadas com rapidez. O «Star» crê que a «Amalgamates Engineers Union» dará quasi com certeza o apoio ao movimento, o que virá aumentar consideravelmente a amplitude do problema.

Os niponicos e a U. R. S. S.

JAPAO — Informa a «Domei» que Sugiyama reuniu os comandantes das divisões, com os quais falou a respeito das dificuldades existente entre o Japão e a U. R. S. S. e a respeito da importância do problema chinês.

O ministro declarou-lhes o quanta lamentava verificar que o povo não via o verdadeiro estado das coisas e acrescentou que o plano de defesa japonês devia permitir ao Japão fazer frente à actual situação, nomeadamente no que diz respeito aos designios da U. R. S. S. no Oriente. Ser-lhe-á possível evitar qualquer conflito armado e salvaguardar a paz na Asia Oriental, mantendo o equilibrio dos armamentos e elevando, a um nível suficiente os meios de defesa do Japão e da Manchuria.

Sugiyama exortou os comandantes das divisões a velar com êle, pela manutenção dum forte espírito de solidariedade e concluiu dizendo esperar que o exército, reorganizado e tendo encontrado o seu prestigio, não fique sujeito a sofrer a influência de agitadores ou elementos reformadores.

O duelo democratizado

ALEMANHA — Dizem de Berlim que a Alemanha vai democratizar o duelo ao sabre tradicional entre os estudantes.

O prefácio do novo Código de Honra dos estudantes, que entra em vigor no proximo semestre proclama, com efeito, que a não há diferença entre a honra de um estudante e a de um trabalhador, soldado ou comerciante. O duelo perderá a aureola de casta que o caracterisava.

Em todas as escolas superiores e Universidades os dois primeiros semestres serão empregados em exercicios preparatórios com o novo sabre leve, que pesa 400 gramas. No terceiro semestre os estudantes treinar-se-ão pròpriamente para os duelos. Os tribunais de honra serão substituídos por um conselho de honra, constituído por um juiz que tenha dado provas de competencia no dominio da política e dois adjuntos.

60 leprosos fusilados

CHINA — A Associação medicinal chinesa quando dum Congresso realizado em Xangai, a que assistiram mil e duzentos delegados de todos os pontos do país, protestou energicamente contra o fusilamento de sessenta leprosos, que se efectuou há dias, em Yung-Kong, pelos soldados chineses, que lançaram fogo à gafaria, depois de se terem entregue a actos de pilhagem. Os soldados puseram-se depois em fuga com despojos consideráveis.

O neo-paganismo alemão

FRANÇA — O reconhecimento do neo-paganismo como religião oficial, por parte do Reich, anunciado

por Ludendorff, causou nos meios católicos franceses profundo espanto.

«O paganismo, religião oficial, em pleno século XX, dizia ontem uma alta personalidade eclesiástica. Este escândalo excede todos os da época. Assim escreve o jornalista católico «La Croix», cuja hostilidade contra o estado nazi já não se dissimula.

A televisão em Roma

ITALIA — Nesta cidade vai ser brevemente dotada de um centro de televisão que compreenderá um aparelho transmissor e uma sala de projecção, onde se reproduzirão os factos que se realizam à distância de alguns quilómetros. Seguidamente, será iniciada a construção de outros em Milão e em Turim.

Foi também resolvido criar uma nova rede telefónica entre Roma e Milão. O cabo cuja instalação levará quatro ou cinco anos, passará a Leste da cordilheira dos Apinos.

Médicos amigos do Vinho

BELGICA — Acaba de realizar-se na Algéria mais um Congresso dos Médicos Amigos do Vinho.

O dr. Portmann, de Bordeus, provou que os médicos podem servir a saúde pública sem prejudicar os interesses da viticultura, porque o vinho só faz mal quando ingerido em demasia.

O comunismo nos Estados Unidos

NOVA YORK — Notícias de Washington dizem que o senador Willigan Schulte, democrático do Estado da Índia, fez um discurso sensacional na sua Câmara denunciando a grave difusão dos comunismo nos Estados Unidos e prevendo que *um dia a nação acordara com um terrível inimigo dentro de casa a fomentar perigosas desordens e movimentos grevistas.*

De verdade o perigo comunista é grande. Só a Igreja avisando os povos, mostra-se a melhor defensora e zeladora da Paz.

A emancipação da mulher em Inglaterra

LONDRES — Há uma feminista em Inglaterra mistress Alfred Watt, que bate todos os *records* de propaganda.

Depois de fundar cinquenta Institutos Femininos aquela senhora deu-se a visitar toda a Inglaterra e pregar a emancipação da mulher, tendo percorrido 160 quilómetros. Assistiu a 300 comícios e a 200 banquetes oficiais e trocou 50 mil apertos de mão.

Falências e concordatas em Berlim

ALEMANHA — O número de falências e concordatas em Berlim aumentou em Março de 152% em Fevereiro.

As falências passaram de 206 para 235 e as con-

cordatas de 31 para 38. Esse aumento incide sobre os seguintes ramos: géneros alimentícios, papel e madeiras.

Mulheres aviadoras

NOVA YORK — Segundo uma estatística oficial há dos Estados Unidos quatrocentos e quarenta e quatro mulheres aviadoras, contando a mais velha a bonita idade de 59 anos.

Pelos vistos, estas mulheres pertencem mais ao sexo forte do que ao fraco...

Fortuna real restituída

FRANÇA — François Thierry pediu ao governo francês a restituição de 31 biliões de franco que em 1675 foram legados à família por Jean Thierry e confiscados no reinado de Luiz XIV.

Declarações de Hailé Salassié

INGLATERRA — Numa entrevista que concedeu ao conhecido jornalista Ward Price e que é publicada pelo «Daily Mail». Hailé Salassié declarou que a Abissínia se teria preparado melhor para a guerra se não tivesse pôsto a sua confiança na Sociedade das Nações. O ex-Négus acrescentou que teria aceitado o plano Heare-Laval para a divisão da Abissínia, se este plano tivesse encontrado o consentimento da Sociedade das Nações.

Um couraçado inglês na costa vasca

LONDRES — Informam de Saint-Jean de Luz que o couraçado inglês «Hood» chegou esta manhã ao largo da costa vasca. O cruzador foi enviado para proteger os navios mercantes britânicos nas águas do noroeste da Espanha. Os oficiais dos três contra-torpedeiros britânicos estacionados em Saint-Jean de Luz, e que tinham licença para estarem em terra, regressaram todos a bordo.

Eleições belgas

ÁUSTRIA — Comentando a eleição de Van Zeeland, o «Morgen», de Viena, escreve: «O desastre de Degrelle mostra que é possível fazer recuar um movimento político daquela natureza quando o combate seja enérgicamente conduzido. A Bélgica compreendeu que podia ser mortal para um pequeno Estado uma aventura que mesmo as grandes potências dificilmente poderiam suportar.

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

ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL



A COROAÇÃO DOS REIS DE INGLATERRA

SEGUNDO as mais recentes informações, as delegações do Ultramar que vão assistir às festas da Coroação dos Reis de Inglaterra compreendem 34 personagens reais, 29 príncipes indianos, 9 ministros dos Negócios estrangeiros, 7 primeiros ministros e vários comandantes militares.

Entre os visitantes reais figuram o conde da Flandres, o príncipe herdeiro da Dinamarca, a princesa Juliana e o príncipe consorte Bernhard, o príncipe herdeiro da Roménia, o príncipe Chichibu, irmão do imperador do Japão, e os príncipes herdeiros da Noruega e da Suécia.

A delegação dos Estados Unidos será constituída pelo general Pershing e James Gerard, antigo embaixador daquele país em Berlim. A Austrália, o Canadá, a Nova Zelândia, a África do Sul e a Rodésia do Sul enviarão os seus primeiros ministros. O marajá Gaekwar, de Baroda, e o Aga-Khan formam a delegação da Índia.

Hitler encarregou o ministro da guerra do Reich, marechal von Blomberg de o representar nas festas da Coroação. A delegação alemã compreenderá, também o almirante Otto Schultze, comandante da estação naval do Mar do Norte, e o major geral da aviação de guerra, Stumpff.

O aviso de 1.ª classe Bartolomeu Dias, que representará Portugal na revista naval da Coroação, parte para Inglaterra nos primeiros dias de Maio, onde deve chegar no dia 10 e donde regressará no dia 21.

* * *

O deputado inglês sr. Thomas Cook convidou, por intermédio do nosso Governo, um representante dos bombeiros de Portugal, a tomar parte nos festejos que se realizam, por ocasião da coroação de Sua Magestade o Rei Jorge VI, convite este que já foi aceite por dezasseis países.

* * *

O Governo convidou o sr. general Domingues de Oliveira, antigo presidente do Ministério e governador militar de Lisboa, a fazer parte da delegação portuguesa às festas da coroação dos reis de Inglaterra.

O convite foi aceite.

Os srs. Luiz Teixeira de Sampaio, secretário geral do Ministério dos Negócios Estrangeiros, e prof. dr. Armindo Monteiro, embaixador de Portugal em Londres, devem, igualmente, figurar entre a representação do nosso País áquela cerimónia.

40 CONTOS EM MOEDAS

O sr. Ministro das Finanças assinou um decreto em que altera para quarenta mil escudos o valor das moedas de cinco centavos em circulação, bem como para quarenta e dois mil escudos o das de dez centavos e vinte e quatro mil escudos o das de vinte centavos. E assim o sr. dr. Oliveira Salazar foi ao encontro, de tantas reclamações do público pela rarefação das moedas de cinco centavos.

Quem certamente não gostará desta medida é o pessoal da Carris. Ou não?...

O CORPO HUMANO

DISSE um pensador anttgo que o homem é a medida de todas as coisas. E não errou.

Fois ninguém pode discutir é que a origem das medidas de longitude é o corpo humano.

O *côvado*, medida egípcia, baseava-se na extensão que há entre a ponta do cotovêlo e a extremidade do dedo grande da

mão. Equivalia a cinquenta e um centímetro e meio. Entre os gregos, o *côvado* era dividido em dois palmos, ou seis palmos e vinte e quatro digitos.

O *palmo* ou a *quarta* era a distância que vai da ponta do dedo polegar da mão aberta e estendida até o extremos do dedo mínimo. A *palma* era a largura da mão na base dos dedos. Equivalia a sete centímetros e meio. O *digito*, na sua origem, foi a largura do índice. Entre os gregos, converteu-se na largura da unha do polegar. Em Roma, transformou-se na unha, a *pelegada*.

O *pé* era o comprimento do pé de um homem de estatura média. Equivalia a 0,305 metros.

A *vara* — dezesseis homens colocados em fila, com os dedos do pé esquerdo de um, tocando o calcanhar esquerdo do outro, formam uma vara ou *pergiga*. Equivalia a um pouco mais de cinco metros.

O rei Eduardo II, da Inglaterra, decretou que três grãos de cevada dispotos em fileiras, dariam a longitude da *polegada*. Hoje, a *polegada* é a *uncia* romana, isto é, 25,4 milímetros.

Henrique I, de Inglaterra, decretou que a distância da ponta do *neriz* à ponta do dedo polegar, seria uma *jarda*. Equivale a 9,14 centímetros.

A distância entre uma e outra mão, estando os braços estendidos, é a *braça*. Equivale a duas *jardas*.

LIVROS

O *Bolletín du livre Français* que temos sobre a nossa banca de trabalho informa que a Alemanha tem 15 mil livrarias para 65 milhões de habitantes; os Estados Unidos 6 mil para 126 milhões; a Inglaterra 10.000 para 45 milhões; a Itália 3.000 para 45 milhões; e a França 60 mil para 42 milhões. A França é, ainda, a pátria do livro. E Portugal?!

PORTUGAL E A QUESTÃO ESPANHOLA

SEGUNDO um telegrama de paris Wladimir d'Ormesson publica no «Temps» um artigo a respeito de Portugal e o seu chefe do governo.

Começa por lembrar que Portugal teve, de 1910 a 1926, 16 revoluções e 43 governos e seguidamente descreve, a largos traços, a obra de Oliveira Salazar a quem apelida de «ditador de jaquetão» personagem bem diferente dum Atatürk, antes de mais nada glorioso chefe militar, dum Estaline, tsar absoluto do século XIV, dum Duce rodeado de pompas e enchendo de estrepito o Império Romano e dum Fuehrer no meio dum Walhalla de baionetas.

O auctor em conclusão depois de notar que no «caso de barulho» em Portugal o desmembramento das colónias portuguesas não se faria demorar.

d'Ormesson, como bom amigo avisa-nos e quem nos avisa...

O HOMEM E A MÁQUINA

TODA a gente pergunta se o homem venceu a máquina ou se esta venceu o homem.

A resposta não é difícil: O homem criou a máquina, mas foi, infelizmente, vencido por ela.

Dois exemplos:

Em 1950 eram necessários a um operário dois dias para fazerem um par de sapatos, mas, em 1954, começou a ser necessário apenas uma hora para um par.

Na Califórnia, chocadeiras artificiais e eléctricas transformam por ano milhões de ovos em pintos, e noutros pontos dos Estados Unidos, cem mil aparelhos eléctricos tiram leite de seis vacas ao mesmo tempo.

As galinhas é que ganharam com o progresso, pois não têm o trabalho de chocar os ovos...

PUBLICIDADE

NA Associação de Publicidade Internacional, em Berlim, o sr. Filene, num congresso ali realizado dissertou sobre a publicidade e a vida do progresso mundial, e frisava seis dos pontos principais para se fazer publicidade e tirar dela o resultado necessário.

Estes pontos são os seguintes:

Primeiro — Deve anunciar-se em grande escala as coisas que necessário se tornam ao público e que para este lhes sirva de proveito.

Segundo — Deve dizer-se a verdade nos anúncios, sem exagerar as boas qualidades dos artigos.

Terceiro — Não se deve mentir nunca. Se um homem quer mentir que o faça sem publicar o seu pecado.

Quarto — Se com este método não resulta vender grandes quantidades da mercadoria que se anunciou, procurese descobrir a relação que existe entre o preço e o valor do artigo, regularizando as coisas para que se tirem as vantagens convenientes.

Quinto — Se com estes processos não resulta a vantagem necessária ou seja a venda de maiores quantidades dos produtos então anunciar com mais vigor e maior escala.

Sexto — O maior êxito comercial dos dez anos próximos o vai alcançar os homens de negócios que anunciam mais verdadeira e valorosamente.

Num discurso feito neste mesmo Congresso pelo autor das seis regras de publicidade este declarou que a publicidade é o maior remédio para as crises. A publicidade verdadeira, em grande escala, feita com orientação, é a maior garantia para quem desejar marcar uma vida de progresso.

ALMIRANTE BEATTY

FEZ o mês passado dois anos que faleceu em Londres, na madrugada de 11, o almirante «Lord» Beatty, grande marinheiro inglês e a figura prestigiosa da guerra que pôs em risco, na Jutlândia, o prestígio naval da Inglaterra.

Beatty fez quasi toda a Guerra embarcado.

Assim, em Heligolad, a 28 de Agosto de 1914 — Beatty mandava já então uma esquadra — foi surpreendido por numerosas forças alemãs e não houve um resultado definitivo.

Dias depois, em Dezembro, um nevoeiro densissimo não lhe permitiu descortinar os cruzadores alemães que efectuarão a famosa incursão em aguas de Hartlepool.

Em princípios de Janeiro de 1915 sofria Beatty um novo aborrecimento: quando se preparava para destroçar, talvez, uma divisão de cruzadores de batalha alemães, deu-se um acidente grave a bordo do seu navio e a operação perdeu-se.

Chegou, enfim, a hora da Jutlândia, e ainda nessa batalha histórica o prestigioso marinheiro foi infeliz.

A 30 de Maio de 1916 — foi nesse dia — as esquadras inglesas saíram para a batalha. Beatty tinha sob as suas ordens um dos nucleos mais poderosos da armada britânica: a 1.ª e a 2.ª esquadras de cruzadores de linha com os respectivos navios de apoio.

Na manhã de 31 de Maio, as esquadras de Beatty depararam-se, ao largo de Horn Reef, com os cruzadores de linha alemães.

Beatty, ou por um sentimento de heroismo ou convencido de que os seus navios chegariam para fazer frente ao inimigo, dispôs-se para a batalha e a artilharia começou a troar.

Nos primeiros dez minutos de luta eram afundados pelo fogo alemão — com características fulminantes — dois dos cinco grandes de que Beatty dispunha: o «Indefatigable» e o «Queen Mary», morrendo mais de mil homens.

A desvantagem dos ingleses perante os alemães era assim já manifesta. Beatty estava a umas 60 milhas das esquadras comandadas por Jellicoe — o homem que havia de vir salvar o prestígio de Inglaterra nos mares.

Jellicoe apareceu e Beatty teve de retirar apressadamente e as forças do primeiro conseguiram pôr em fuga as esquadras da Alemanha.

COISAS DA ELECTRICIDADE...

O leitor vai pasmar com a aplicação dum novo engenho eléctrico. Se habitares uma casa situada dentro dum jardim e queres economisar o ordenado dum porteiro ou os passos do vosso pessoal é-vos útil conhecer um aparelho eléctrico que muito comodamente vos põe em comunicação com a porta da rua e permite à distância inquirir o que vos deseja qualquer fornecedor ou importuno.

Compõe-se este aparelho de um microfone e um alto falante encerrados numa caixa blindada que os protege completamente contra a humidade e curiosidade da gaiatada.

Uma caixa coloca-se na porta e outra dentro do edificio. A energia para o aparelho é fornecida por pilhas secas ou directamente da rede por intermédio de transformador.

Eis a Ciência ao serviço dos patrões e dos comodistas...

CARTAS E MAIS CARTAS!

QUAIS os jornais onde se escreve maior número de cartas?

A Inglaterra é que figura na vanguarda, pois ali se escrevem em média 78 cartas por ano e por habitante. Seguem-se os Estados Unidos com 67; a Nova Zelândia, com 66; a Suíça, 59; a Alemanha, 55; a Dinamarca, 41; a Austria, 38; Luxemburgo, 34; Holanda, 31; Bélgica 29; França, 26,2 e Portugal, cuja média é de 24 cartas por ano.

HORAS E DIAS CONTADOS

AQUI está, presados leitores, uma curiosa estatística belga:

Acaba de se calcular que durante um ano cada homem gasta em média 114 h. a dormir; 91 a trabalhar; 55 a comer e arranjos da sua pessoa; 67 nas distrações e 35 no estudo ou no trabalho criador. O curioso calculador nota ainda que nos 35 dias ciados um homem poderá ler 700 livros, aprender uma língua ou seguir qualquer curso.

Ora, como o tempo é dinheiro bom será uue os homens saibam repartir conscientemente as suas horas e os seus dias.

FRASE QUE É UM SIMBOLO

LOUIS Beyotts é um célebre compositor musical de fama, mas muito irrequerito na sua vida particular.

Ha dias, em Paris, um jornalista perguntou-lhe: — que novo trabalho prepara?

E o auctor de algumas obras sinfónicas de grande mérito limitou-se a responder, exteriorizando nos lábios um sorriso irónico:

— Não preparo nada. Limita-me a ir ouvir a música dos outros.

— Porque?

— Como não sou comunista, nem monárquico, nem republicano, jamais terei probabilidades de ser interpretado.

A música é a expressão da alma, não ha dúvida; mas, nos tempos presentes é muito difficil a quem não seja político fazer-se comprehender.

Donde se conclue que a frase do musicógrafo é um simbolo do tempo que corre...

A CASA DA MOEDA

CONTINUAM com intensidade as obras de construção do novo edifício destinado à Casa da Moeda, no Arco do Cego.

Em Julho próximo devem ser transferidos para a parte em vias de conclusão os serviços administrativos e de contrastaria, bem como o museu numismático, ora na velha casa à Boa Vista.

Com o prosseguimento rápido das obras vão ser inutilizados, em parte, o «hangars» dos carros eléctricos e está também expropriada a grande maioria dos prédios cujo terreno é necessário para o prolongamento da rua D. Estefânia, que passará junto à fachada leste da Casa da Moeda, passando assim a actual rua do Arco do Cego a constituir um problema de urbanização, digno de ser encarado e resolvido de acordo com as exigências do conjunto de grandiosas edificações erguidas em toda aquela zona da capital. O mesmo se poderá dizer dos vastíssimos terrenos que vão da Avenida Elias Garcia à de Miguel Bombarda — mais de quinze mil metros quadrados, actualmente vedados por um tabique de madeira, que servem para a concentração de carros de limpeza da cidade e onde já se pensou construir o palácio dos Correios e Telégrafos.

UM «RECORD» JORNALÍSTICO

“PARIS-SOIR”, o grande diário francês, efectuou há poucos dias um *record* jornalístico.

Na extraordinária catástrofe que foi a explosão de uma escola em Nova Londres, nos Estados Unidos, que custou a vida a 603 crianças e a 66 professores. A reportagem fotográfica desta catástrofe oferecida um interesse que se calcula, em virtude das cenas patéticas que reproduzia.

As fotografias foram tomadas de noite e transmitidas por belinograma a Nova York, na manhã seguinte. O paquete italiano *Rex*, que partia de aí a momentos, recebeu-as e trouxe-as para a Europa. Mas como o navio apenas tocava em Villefranche-sur-Mer, o *Paris-Soir* enviou de avião um dos seus redactores àquela localidade. O aparelho, ultra rápido, ficou em Nice e o jornalista embarcou em um *gasolina* para apanhar ao largo o paquete.

Eram nove horas da manhã. Vinte minutos depois, o jornalista desembarcava do *gasolina*, trazendo já as fotografias: tomava um automóvel e alcançava o campo de aviação. O aparelho largou imediatamente e, apesar das péssimas condições atmosféricas, chegou a Paris às 14 horas e 5 minutos.

Duas horas depois, às 16 e 15, saiu a edição do jornal com as fotografias da catástrofe — sendo o primeiro periódico da Europa a publicá-las.

Estupendo, não é verdade!

A LOUCURA

NO canto de cada cérebro dorme a loucura, dizia Maurean de Tours: o ponto está em não a acordar.

Ora o álcool acorda a loucura e torna-se um forte veneno intelectual. Urge contra êle uma propaganda séria, em benefício das raças, em prol da sociedade.

Segundo Jaime Cirne, jornalista de notáveis faculdades que profunda a psiquiatria, a mulher, o ente adorável, o encanto da natureza, embriagada, é sórdida, degradante, inquestionavelmente, mais repelente que o homem!

Enfim, a creança, menino ou menina, em estado de embriedade, muda-se de flor em espinhos, de nectar em vinagre.

Não compete sómente aos governos agir, decretando a proibição aos menores do uso de álcool.

Oxalá, sim, que possamos ter a ventura de ouvir nm dia publicar: — as prisões não têm mais ébrios; os hospitais não têm mais alcoolatas.

CAMINHOS
DE
FERRO

Máquinas pneumáticas

Foi nomeada uma comissão composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha e António Eduardo Botelho de Moraes Sarmiento e do condutor de material circulante o nosso amigo sr. capitão Salvador de Almeida, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a-fim-de, proceder à recepção provisória do fornecimento de diversas máquinas pneumáticas adjudicado às firmas Chester Merrill, Ramos & C.^a, e Cudell & Weltzien, Limitada, por contratos de 27 de Novembro de 1936 e de três tornos com 2 metros de distância entre pontos adjudicado à firma Aços Finos Roechling, S. A., por contrato de 17 de Agosto de 1935.

Casas para o pessoal do Sul e Sueste

Pelo sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações foi concedida a participação do Estado, na importância de 200.000\$90 para construção de casas para pessoal dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Vagas de Engenheiros

O *Diário do Governo* publicou a lista provisória dos candidatos admitidos ao concurso documental para o preenchimento das vagas de engenheiros civis de 3.^a classe, existentes no quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, com indicação dos documentos ou esclarecimentos que alguns concorrentes devem prestar ou apresentar dentro de quinze dias.

Despacho Central de Sameice

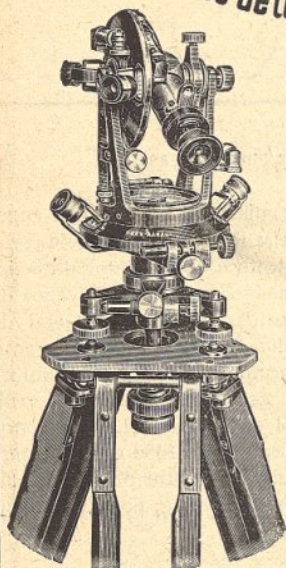
A partir do pretérito dia 11 do corrente mês abriu ao serviço público o novo Despacho Central de Sameice, ligado à estação de Oliveirinha que executará todo o serviço de passageiros, grande e pequena velocidade de harmonia com o disposto no Aviso ao Público E. N.º 1.544 e Tarifa de Camionagem e seu 2.º Aditamento.

Até aviso em contrário, apenas existirão carreiras dêste e para êste Despacho Central às terças-feiras, quintas e sábados, dias a que se terão de subordinar os respectivos transportes.



Kern
AARAV
SUISSE

Boites de compas de précision



INSTRUMENTOS
DE PRECISÃO

Kern
AARAV

TAQUEÓMETROS

ALIDADES

TEODOLITOS

BINÓCULOS

Vendas a retalho
em todas as casas
da especialidade

AGÊNCIA EM LISBOA

Rua dos Fanqueiros, 15, 2.º

EXTINTOR DE INCENDIOS

SALVANTE

FABRICAÇÃO NACIONAL

O mais prático

O mais seguro

Não tem válvulas nem torneiras

SIMPLES-SEGURO

ECONÓMICO

O EXTINTOR

SALVANTE

foi oficialmente aprovado para uso
da Marinha de Guerra, pela
Direcção da Marinha Mercante
para uso de navios mercantes e
pelo Comando do Batalhão de
Sapadores 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 2 2450

L I S B O A



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

A. Moraes Nascimento, L.^{da}

(Secção Técnica)

Calçada de S. Francisco, 15, 1.º

LISBOA

Telefone 2 4700

Máquinas
motores
moinhos
e tais

REPRESENTANTES DE:

Winget Limited-Rochester
(Inglaterra)

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

Broderna Skoogs Motorfabrick —
— Borlange
(Suécia)

Motores marítimos «Solo», a petróleo e a gasolina

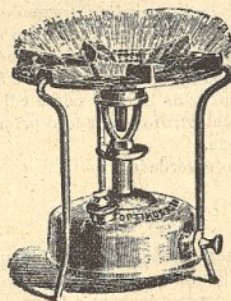
Maximilian Fuchs & C.º-Viena
(Austria)

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 pertenceu àquela Companhia, tomando responsabilidade
em todos os concertos que lhe sejam confiados. Preços da tabela e acabamento garantido.

R. Horta Sêca, 9-LISBOA-Tel. 2 2942