

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, 1954; - MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-5.º - Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 - Telefone 895

S U M Á R I O

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

1 9 3 7

ANO XLIX

1 DE SETEMBRO

NÚMERO 1193



SÉ DE VIZEU

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

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

EDITOR

CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

General JOÃO DE ALMEIDA
General RAÚL ESTEVES
Coronel CARLOS RÔMA 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 a trazados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

CAMIONAGEM

SERVIÇO COMBINADO
COM OS CAMINHOS DE FERRO

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

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

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

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

PRAIA DA ROCHA
CALDAS DE MONCHIQUE

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

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

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

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

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

COMPANHIA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

DO

NORTE DE PORTUGAL

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

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

Pouco ganharam, se é que não deram em vinagreira; turvos, pelo menos, ficaram.

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

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

Mistérios!

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

Por ser acto de gerência corrente?

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

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

Mistérios e mais mistérios!

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

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

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

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

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

* * *

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* * *

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

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

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

* * *

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

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

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

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

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

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

* * *

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

* * *

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

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

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

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

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

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

Em que estado de conservação se recebe a linha?

A quem incumbe a sua renovação?

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

* * *

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* * *

A Base 3.^a da proposta distribuída inclue nas linhas concedidas à Companhia seguinte:

f) Vale do Tamega

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

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

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

Eventual, um trço em construção?!

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

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

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

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

E como se compensa financeiramente futuros *déficits*, aliás inevitáveis?

Transcrevamos a Base 11.^a:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nenhum incentivo tem para melhorar a situação.

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

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

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

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

* * *

Enfim basta de estados platónicos e sem efeitos práticos.

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

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

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

Assim fique tranquila a dêles como o está a minha! Proclamei a verdade e defendi a memória de um saudoso amigo.

Cumpri o meu dever.

Teófilo

CORONEL LOPES GALVÃO

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

ECOS & COMENTÁRIOS

P o r S A B E L

MARCONI

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

Há homens que nasceram fadados para a conquista,

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

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

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

Como se progrediu de então para cá.

E foi Marconi o autor dêsse progresso!

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

Em 1904 descobre as propriedades directivas das ondas hertzianas.

Em 1906 a transmissão de música e até 1909 sustenta a luta heroica e titânica de propaganda e de acção.

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

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

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

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

Quem arrancou todos êsses seres à morte?

Marconi.

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

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

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

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

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

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

Marconi desmentiu, sempre, tal atoarda.

ECOS DA GRANDE GUERRA

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

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

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

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

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

Concordámos plenamente com o *Diário de Lisboa*.

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

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

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

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

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

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

Esta é uma grande verdade!

COISAS DO CALOR...

INFORMA o *Mensageiro do Ribatejo*:

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

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

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

Maria Antonieta atribuiu ao calor a tomada da Bastilha em 14 de Julho de 1789. Os Bourbons perderam o trono em Julho de 1860. A nova Constituição suíça foi promulgada em Julho de 1776. Os revolucionários espanhóis, que depois proclamaram a República, revoltaram-se em 1930; e a actual guerra civil começou em 18 de Julho.

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

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

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

CONQUISTADOR

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

Livros simples: 30 centavos; duplo 60 centavos

CONQUISTADOR

Marca portuguesa

CRÓNICAS

DE

VIAGEM

Por CARLOS D'ORNELLAS

IV

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

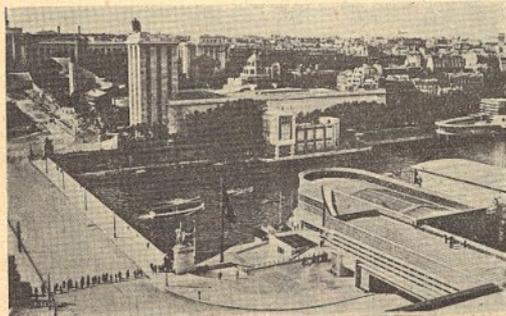
Visitámos ainda vários estabelecimentos e diversões da Exposição, dispersos pelos três recintos que naquela altura ainda não haviam sido ligados, parecendo contudo que, quando termine o reservado a diversões, êste se manifeste como o de maiores atractivos para o público.

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

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

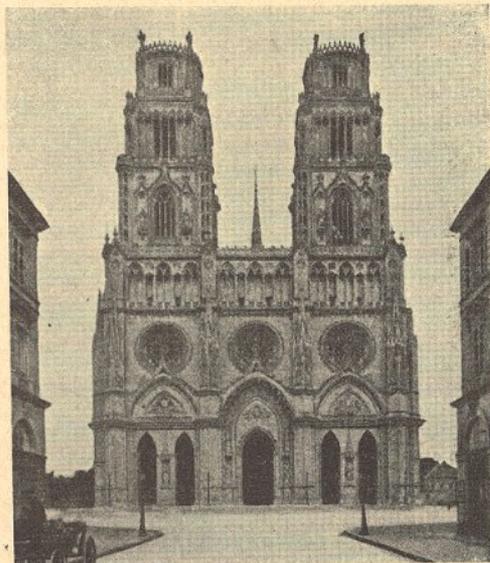
Chegou o dia próprio e os Congressistas quizeram também assistir à inauguração do *Pavilhão Português*, na Exposição Internacional de Paris, mas, por um esquecimento deveras lamentável não receberam os Congressistas os devidos convites. Mas, mesmo assim, depois de mil e uma dificuldades burocráticas,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

Vimos ali os srs. engenheiro Fernando Arruda



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

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



A Catedral de Orleans

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Houve, em seguida, um beberête.

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

A festa terminou com um animado baile.

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

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

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

Outras notas

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



A Catedral de Marselha

Sindicato Nacional dos Jornalistas

Convocação

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

Eleição de novos corpos gerentes

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

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

O Presidente da Mesa da Assembleia Geral

José Duarte de Ayala Botto

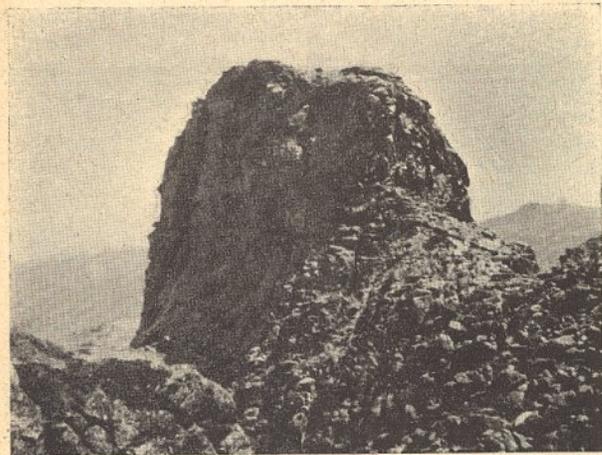
trabalhavam no *Pavilhão Português* bem como os portugueses a abandonar os serviços a um sábado, quasi em vespuras da abertura do certame, e intimaram-nos para que trabalhassem só cinco horas por dia. Esta atitude não foi bem aceite pelos portugueses que se dirigiram ao sr. António Ferro para tomar as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

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

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

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

Portugal Turístico



SERRA DA ESTRÊLA

Cantaro



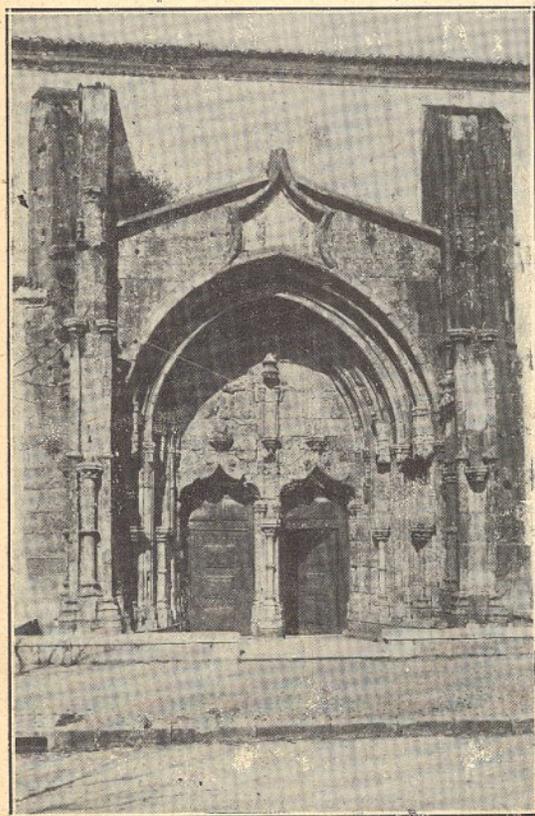
SESIMBRA

Vista da praia



SERRA DA ESTRÊLA

Marco Geodésico



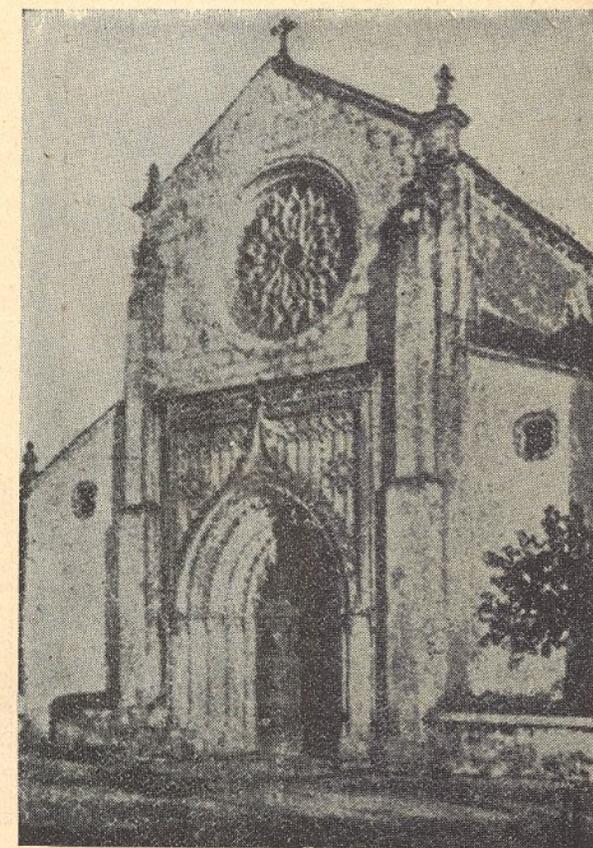
SETÚBAL

Pórtico da Igreja de Jesus



SETÚBAL

Praça do Bocage



SANTAREM

Igreja da Graça

INSTRUÇÃO FERROVIARIA

O ENCERRAMENTO DO ANO LECTIVO DA ESCOLA PROFISSIONAL "ANTÓNIO VASCONCELOS CORREIA" DO GRUPO INSTRUTIVO FERROVIÁRIO DE "CAMPOLIDE"

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

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

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

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

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

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

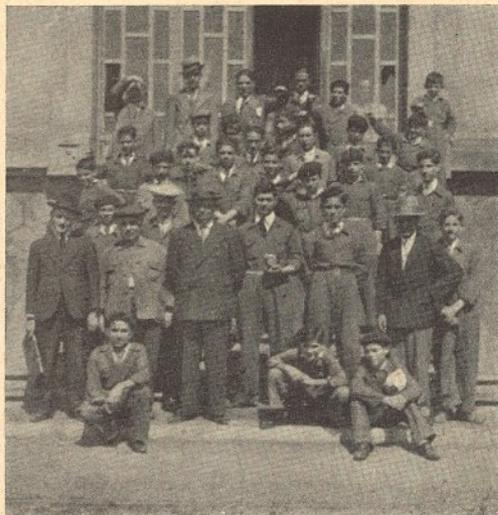
Pelo mesmo sr. eng.º, foram inauguradas três salas de Exposição de diversos trabalhos executados pelos alunos, durante o ano lectivo findo.

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

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

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

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



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

Matemática, foram todos aprovados na Escola Industrial de Machado de Castro, onde foram feitos os exames. Dizer a V. Ex.^{as} que sentimos grande regosijo pelos resultados obtidos é talvez desnecessário; tanto mais que estes resultados



Visita à Estação da Emissora Nacional

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nem eu sei. E ninguém mesmo que aqui trabalha talvez saiba, o que todos sabem e pensam como eu, é que a esfera deverá subir até 1959, se a força das suas setas assim o quiserem e poderem, e, mante-la ali, não digo eternamente, mas pelo menos durante todo o tempo, que à porta desta Escola batam ferro-viários pedindo a instrução para seus filhos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pela Exposição, hoje inaugurada, V. Ex.^{as} podem avaliar a maneira como lutamos com falta de modelos, com quanto o rendimento da escola, apresentado também em exposição seja razoavel principalmente no curso de Laves, poderia ser muito mais se a escola tivesse recursos para adquirir modelos que se tornam indispensaveis para o bom aproveitamento não só da Disciplina de Laves, como da de desenho.

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

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

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

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

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

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

De resto verifica-se ainda que esses 9.520\$18 não foram mal empregados, porque com eles se auxiliou a manutenção de toda a população escolar que há pouco parte dela dispilou perante V. Ex.ªs.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

== ÊSTE NÚMERO FOI VISADO ==

== PELA COMISSÃO DE CENSURA ==

A NOVA COMPANHIA

DOS CAMINHOS DE FERRO

DO NORTE DE PORTUGAL

REFORMA DOS ESTATUTOS

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

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

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

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

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

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

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

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

Os novos art.ºs 47.º e 48.º, que importa citar, definem as funções do Commissário do Governo:

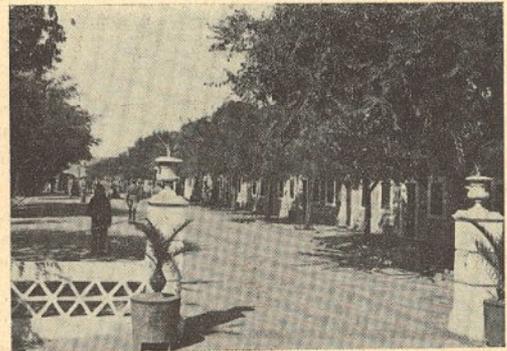
Art. 47.º — O Commissário do Governo terá direito de veto suspensivo, até resolução do Ministro das Obras Públicas e Comunicações sobre todas as deliberações da assembléa geral e do Conselho de Administração que possam ofender a lei ou os contratos em vigor.

Art. 48.º — Ao Commissário do Governo será facultada a inspecção de todos os livros e registos da Companhia e respectivos documentos, devendo ser-lhe fornecidos por escrito ou verbalmente, conforme os pedir, todas as informações, esclarecimentos ou extractos que solicitar.

Em Sapadores de Caminhos de Ferro



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



A entrada do Quartel onde se realizou a festa

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

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

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

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

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

UMA AGÊNCIA MODELAR

É a que vai ser devidamente organizada e que se intitula

((ALGAR))

A «Gazeta» ouve o seu director

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— Prosseguindo:

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

— Tentativa necessária...

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

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

E o nosso solícito interlocutor recomeça por nos elucidar.

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

— Feliz inspiração...

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

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

E o nosso ilustre entrevistado acentuou:

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

— Nós sabemos de antemão... —

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

E em termos resolutos:

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

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

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

E conclue:

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

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

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

E afirma:

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

Terminando:

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

Pessoas com responsabilidade definida...

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

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

HÁ QUARENTA ANOS

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

Os caminhos de ferro no parlamento

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

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

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

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

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

No nosso entender, está sabido.

Lourenço Marques

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

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

As receitas cobradas serão arrecadadas na pagadoria da referida direcção.

O director não poderá nunca, sem expressa autorização do governo, exceder qualquer das verbas especificadas no orçamento, nem transferil-as d'uns para outros capitulos, secções ou titulos.

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

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

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

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

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

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

Consta que o governo do Transvaal rejeitou a proposta que lhe fizera a Companhia Neerlandeza do caminho de ferro de Pretoria á fronteira portugueza, offerecendo nas suas tarifas uma redução de 12 1/2 % para as mercadorias ordinarias e de 20 % para a de carvão, madeira e ferros, com a condição d'aquelle governo lhe prorogar a concessão por mais 10 annos.

Esta resolução prejudica o nosso caminho de ferro.

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

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

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

SOCIEDADE LISBONENSE DE INFORMAÇÕES COMERCIAES

Fundada em 1918

Rua Augusta, 213, 3.º, Esq.º — Telefone 25880

LISBOA

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

Termas de S. Pedro do Sul

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



Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51

LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

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

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES



Direcção Geral de Caminhos de Ferro

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

Decreto-lei n.º 27:962

Considerando que o decreto n.º 27:840, de 9 de Julho último, é omisso quanto à indicação da entidade a quem deve ser entregue o activo da Companhia do Caminho de Ferro Tejo-Oceano-Sado, incluindo os estudos, projectos e bens mobiliários, e do organismo que deve efectuar o pagamento da indemnização de 700.000\$00, fixada no referido diploma; Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2 do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

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

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

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

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

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refero o decreto n.º 19.881, que seja declarada sobrance e alienável uma parcela de terreno, com a superfície de 149 metros quadrados, à esquerda da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 1, 427, 47 e 1, 449, 41, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22.562, de 25 de Maio de 1955.

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

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

O «Diário do Governo», n.º 195, II série, de 19 de Agosto publica o seguinte:

4.ª Repartição

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o art. 2.º do decreto n.º 19.881, aprovo o projecto dos tabuleiros metálicos destinados a substituir os existentes do pontão situado ao quilómetro 79,028.85 da linha de leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

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

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

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

Raúl Machado Lopes de Barros, primeiro oficial do quadro permanente desta Direcção Geral — colocado no lugar de chefe de secção do mesmo quadro, nos termos do § único do artigo 7.º do decreto-lei n.º 26.115, de 23 de Novembro de 1955.

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

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

José de Espregueira Mendes, engenheiro civil — nomeado, mediante concurso, engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, nos termos do disposto nos artigos 21.º, 25.º e 27.º do decreto-lei n.º 26.117, de 23 de Novembro de 1955, cessando por este motivo a sua situação de contratado, nos termos do artigo 47.º do mesmo decreto-lei.

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

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

Ricardo Pinto da Costa Leite, engenheiro civil — contratado nos termos do artigo 36.º do decreto-lei n.º 26.117, de 23 de Novembro de 1955, para prestar serviço da sua especialidade em estudos de caminhos de ferro, cessando por este motivo a sua situação de contratado, nos termos do artigo 47.º do mesmo decreto-lei.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artur Pereira, escriturário de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral — desligado do serviço a contar de 23 de Julho último, para efeitos de aposentação, nos termos do artigo 1.º do decreto n.º 25.317, de 13 de Maio de 1935.

O «Diário do Governo», n.º 195, II série, de 19 de Agosto publica o seguinte:

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

João Soares Barbosa — nomeado escriturário de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, ao abrigo do disposto nos artigos 21.º, 25.º e 27.º do decreto-lei n.º 26.117, de 23 de Novembro de 1955.

Divisão de Via e Obras

Fundo Especial

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

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

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

Repartição de Exploração e Estatística

O «Diário do Governo», n.º 195, II série, de 19 de Agosto publica o seguinte:

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

Em conformidade com o artigo 5.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado o projecto da tarifa de camionagem entre a estação e a vila de Mapa, combinado com as diversas empresas ferroviárias, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

== ÊSTE NÚMERO FOI VISADO ==

== PELA COMISSÃO DE CENSURA ==

Siemens Reiniger

S. A. R. L.

Aparelhos para RAIOS X



Aparelhos de ondas curtas por faiscadores

ELECTROMEDICINA

ELECTRODENTÁRIA

LAMPADAS DE RAIOS
Ultra-Violetas e Infra-Vermelhos

ORIGINAL HANAU

LISBOA — Rua de Santa Marta, 153

Telefone 44329

Telegramas: «Electromed»

TALVEZ NÃO SAIBA...

que já em Setembro
Lisboa terá mais uma
Estação telefónica:

Estrêla

com a capacidade de:
10.000 Linhas

Talvez não saiba...

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

EDIFÍCIO, 600 CONTOS
(Compra e adaptação)

**EQUIPAMENTO AUTO-
MÁTICO, 6.000 CONTOS**

**NOVA RÊDE DE CABOS,
800 CONTOS**

«Mais Telefones»
representa mais
dinheiro para a Nação

INSTALE TELEFONE:

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



The Anglo Portuguese Telephone C.º Ltd.

Rua Nova da Trindade, 43 — LISBOA

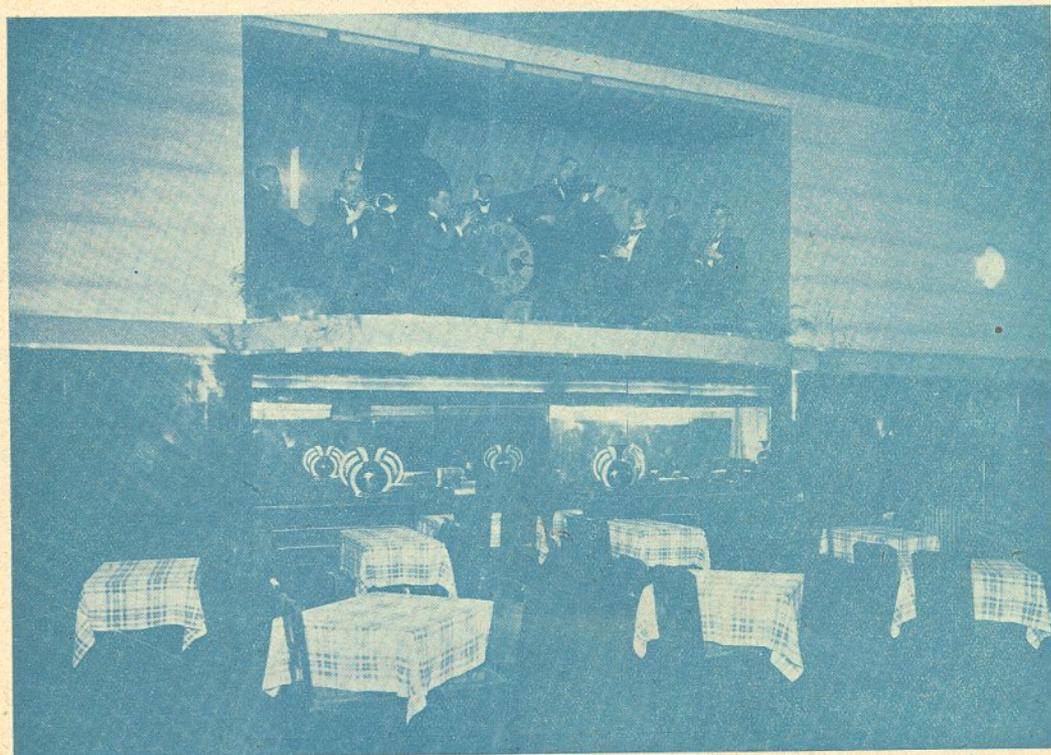
Grande Casino de Espinho

ZONA DE JOGO E TURISMO

Aberto de 1 de Junho a fins de Novembro

2 ORQUESTRAS 2

WALTER'S-DO-RE-MI e ODEON



RESTAURANT-DANCING DO CASINO

Magnifico serviço de Restaurante e Bar.

Carreiras de auto-carros de Pôrto-Espinho e vice-versa de 20 em 20 minutos

Partidas do Pôrto da GARAGE ATLANTIC — na Rua Alexandre Hercuiano

Combóios a partirem da Estação de S. Bento-Pôrto, com pequenos intervalos