

24.º DO 47.º ANO

Lisboa, 16 de Dezembro de 1935

Número 1152

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

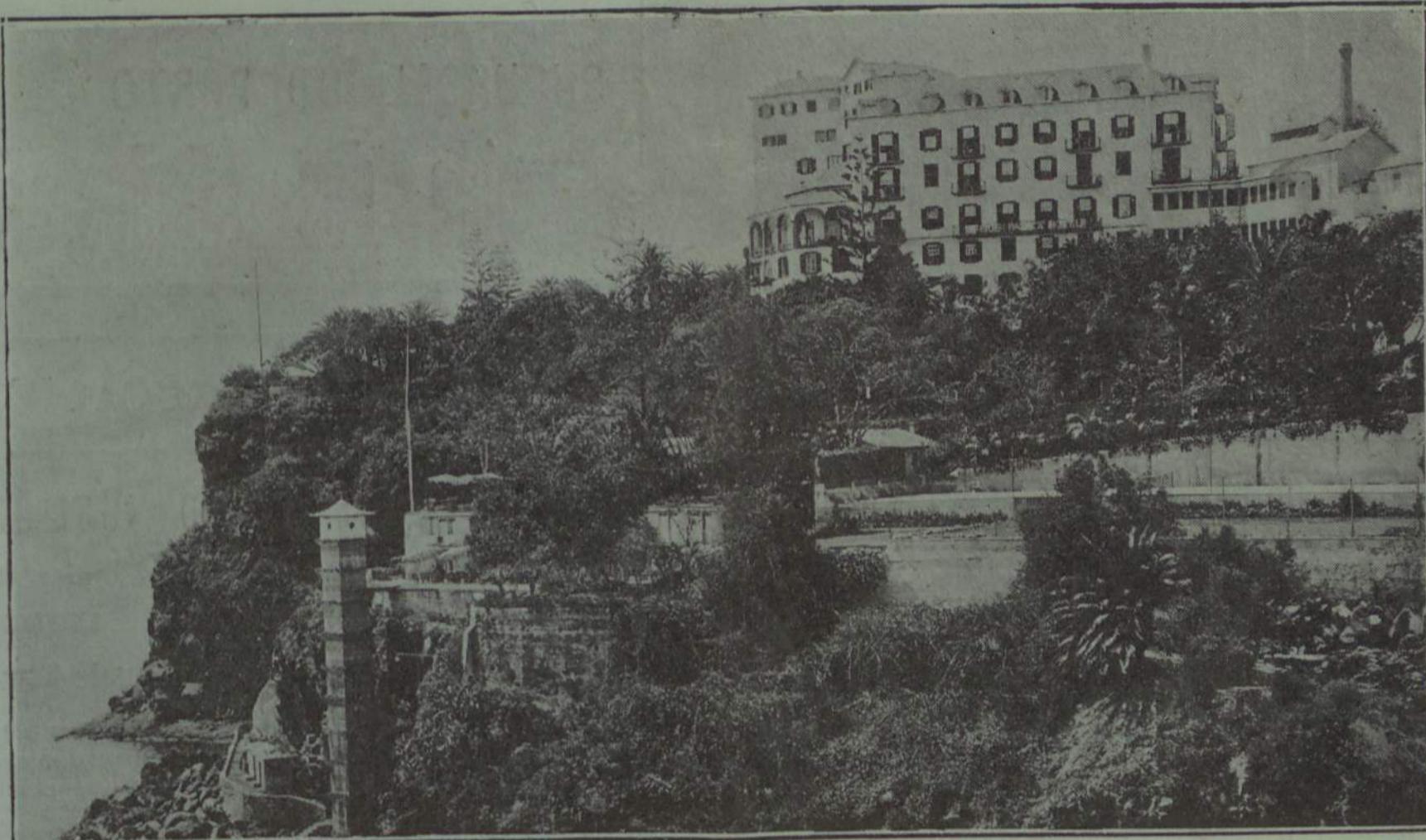
REVISTA QUINZENAL

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

COMÉRCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINANÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO e AVIAÇÃO / OBRAS PÚBLICAS / AGRICULTURA / MINAS / ENGENHARIA / INDÚSTRIA / TURISMO E CAMINHOS DE FERRO

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

MADEIRA-FUNCHAL



REID'S PALACE HOTEL

371



R. G. DUN & C.^º

DE NEW YORK

★ Agência internacional ★
de informações comerciais

FUNDADA EM 1841

ESCRITÓRIO EM LISBOA

(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

15, Rua dos Fanqueiros

SUCURSAL NO PORTO

Avenida dos Aliados, 54

PORTUGAL

Restaurante do Entroncamento
Sob a direcção de
FRANCISCO MÉRA
Ótimo serviço de mesa,
ALMOÇOS E JANTARES
por encomenda
ENTRONCAMENTO
(ESTAÇÃO)

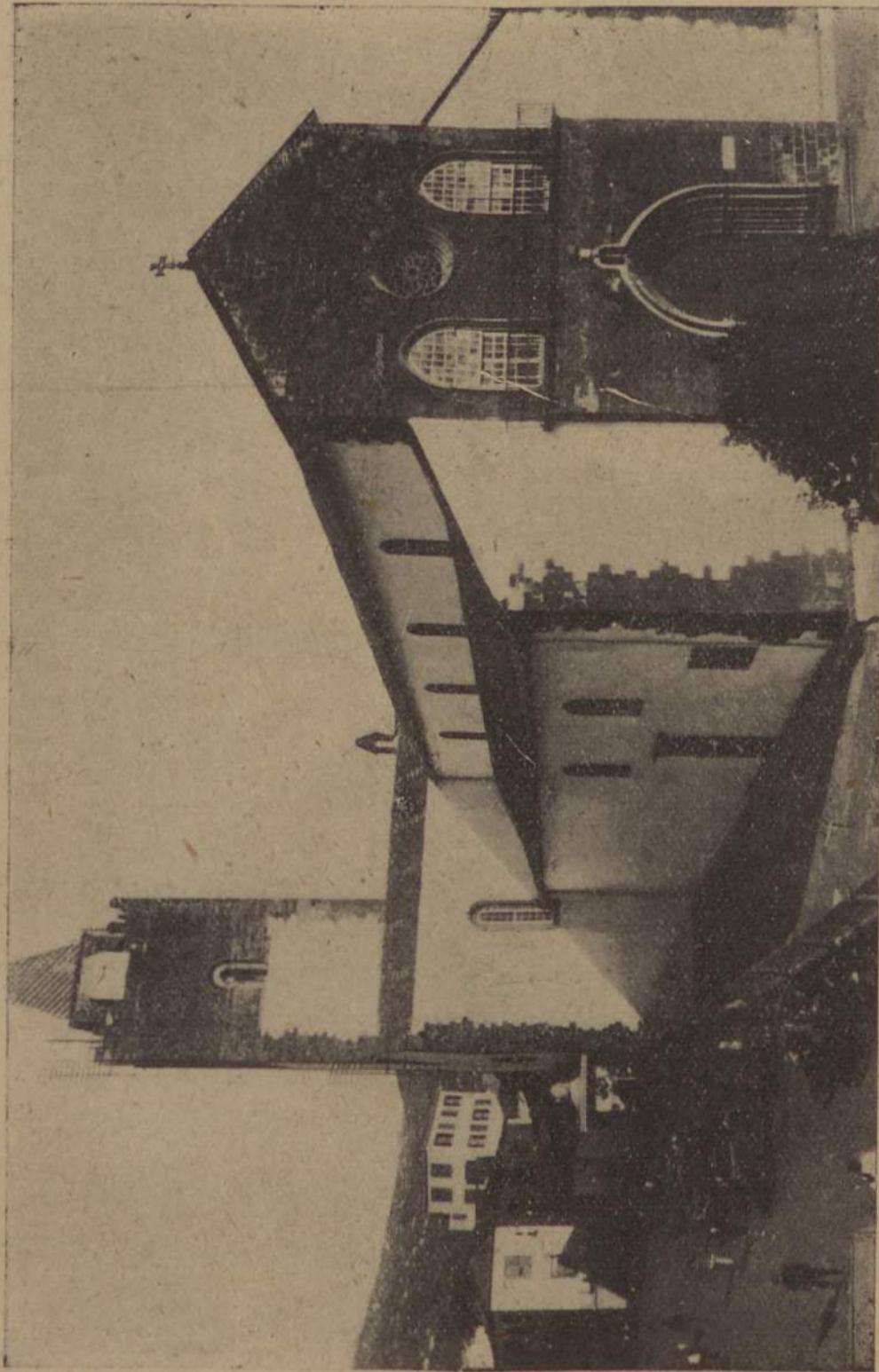
PORTUGAL

VISITAE
Caldas da Rainha
e o seu melhor hotel:
HÔTEL CENTRAL

PORTUGAL

Nova Pensão «Camões»
Praça Luiz de Camões, 22
Telefone 22943
LISBOA
Director — Joaquim Bustos Romero
Quartos com o maior conforto.
Casas de banho. Esmerado serviço de mesa. Menús especiais.

Frein pour Chemins de Fer à Vapeur & électriques,
Automotrices, Camions automobiles &c.
Chaussage & Conditionnement de l'air pour tous Véhicules
COMPAGNIE DES FREINS WESTINGHOUSE
ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE,
Sevran (Seine-et-Oise) France



ILHA DA MADEIRA — FUNCHAL — Sé Cathedral

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liège 1905; — Rio de Janeiro, 1908; — MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 1894; — S. Luís, Estados Unidos, 1900

Delegado em Espanha: A. MASCARÓ, Nicolás M.^a Rivero, 6 — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

ILHA DA MADEIRA-FUNCHAL, Sé Catedral. —
Bibliografia, por A. DE M. E N. — Os nossos Caminhos de Ferro, pelo engenheiro J. FERNANDO DE SOUSA. — Viagens e transportes. — Parte oficial. — Aviação. — Há quarenta anos. — Bases orçamentais para Assentamento de Via Férrea, por ANTÓNIO GUEDES. — Ateneu ferroviário. — Publicações recebidas. — Os nossos mortos. — Aos radiofónicos.

1 9 3 5

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA

Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSE DA NATIVIDADE GASPAR

Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTONIO GUEDES

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro RAUL ESTEVEZ

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.º MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.º JAIME GALO

Coronel de Eng.º ABEL URBANO

Dr. JACINTO CARREIRO

Tenente HUMBERTO CRUZ

Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES

Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ

Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
ESPAÑA () ps. ^{as}	35.00
FRANÇA () fr. ^{os}	100
ÁFRICA () . . .	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00



BIBLIOGRAFIA

Alegria do Céu, por Carlos Lobo de Oliveira

A arte do poeta não se sujeita à apreciação crítica do assunto que versa. Ela transcende a miséria das coisas terrenas, até quando se inspira na manifestação mórbida dos instintos ou revela o desalento das almas. É uma arte do irreal.

A profusão da nossa produção poética, representando o anseio da forma em oposição ao materialismo da vida corrente, raro é oferecer-nos obras de concepção espiritual elevada, aliando-se à harmonia e à métrica impecáveis. Carlos de Oliveira não é só poeta. Possui uma sólida cultura e um conceito da vida que o colocam acima das simples manifestações da sensibilidade.



Carlos Lobo de Oliveira

A escolha que fêz dos seus temas nos motivos de ordem religiosa e cristã é porventura a predileção do seu espírito, que procura a sublimação do Belo e do Perfeito.

Não se trata de misticismo mórbido, mas de luz que irradia das figuras que desenha, plenas de humanidade, de fé e de força.

Lírica portuguesa, de cantar subindo ao céu, na doce tradição da nossa terra. Crença que nos fêz grandes, crença que nos redime e nos assegura novas áuras de glória, eis que a sua expressão se manifesta de novo nestes poetas que são ao mesmo tempo guerreiros, batalhadores na luta cruenta contra o racionalismo que nos envenenava.

Leem-se com sabor as delicadas composições contidas neste livro, entre as quais alguns sonetos de primoroso recorte. Em verso branco, algumas, tão raro e difícil, são plena prova do talento poético do autor.

A Guido Batelli dedica a poesia "Visão da Bretanha" que o ilustre professor inseriu, traduzida para italiano, na Antologia dos Poetas Portugueses Modernos.

A edição, da Editorial Império, é primorosa.

Agradecemos a gentileza da oferta deste livro consolador, bem como do exemplar à nossa redacção destinado.

A. de M. e N.

OS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO

Necessidades e Realizações

Pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA

EM artigo de 1 de Outubro fiz a rápida resenha dos males de que enfermam as nossas empresas de caminhos de ferro. Caminham quase todas para a ruina, mercê das consequências da guerra e da crise subsequente, agravada pela concorrência do automóvel.

Representam os caminhos de ferro na nossa vida económica papel primacial, que não pode ser menospresado. Se a sua vida financeira se atrofia progressivamente, será desastroso o reflexo dessa situação na exploração das linhas e com uma conservação.

O material circulante, em bôa parte antigo, não é renovado e não tardará a tornar-se deficiente em qualidade e quantidade, como por vezes já sucede.

Como adquiri-lo, se as Companhias não tem disponibilidades para ocorrer aos respectivos encargos?

Recorreu-se depois da guerra às reparações alemãs, por conta das quais se adquiriu material circulante, que saiu caríssimo mercê das condições da aquisição e que tem de ser pago com os respectivos juros e encargos de agravamento de câmbios para as empresas que não preferiram a sua fixação imediata na irrisória esperança de futura melhoria.

O que se devia ter feito era a aquisição pelo Estado, que o comprasse e pagasse pelas reparações.

Esse material ficaria pertencendo ao Estado, que o poria à disposição das companhias, obrigadas à sua conservação e quando muito a um juro módico — 2 ou 3% — do custo, se o podessem pagar.

Não se quiz ver a conveniência e obrigação que tem o Estado de assegurar o bom funcio-

namento das linhas ferreas, como constroe, conserva e repara as estradas.

O facto de se achar um serviço essencialmente comercial confiado a empresas concessionárias não dispensa o Estado de auxílios correspondentes aos encargos que teria, se as linhas fossem exploradas por administração directa.

Há quase um ano, quando as empresas resolveram mandar estudar no estrangeiro o problema das automotoras, de cuja introdução se esperavam resultados consideráveis, o Governo resolveu dar maiores proporções a esse estudo, oficializando-o e nomeando técnicos para acompanharem os das empresas.

Efectuou-se a viagem de estudo, foi apresentado o respectivo relatório, de que não têm conhecimento os interessados, nem a corporação consultiva que deveria examinar o assunto.

Em Abril último, o Conselho Superior de Caminhos de Ferro discutiu e aprovou um notável parecer elaborado pelo distinto engenheiro Vasconcelos e Sá, relativo à difícil situação da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e no qual se aconselhava a revisão do contrato de arrendamento das antigas linhas de via estreita do Estado e a aquisição, por conta do Fundo especial, de automotoras, que permitissem separar, melhorando-os, os serviços de passageiros e mercadorias.

Nenhuma resolução foi tomada.

A Administração da C. P. fez saber ao Governo a dificílima situação em que a colocavam a diminuição das receitas e o agravamento dos câmbios. Tornar-se-ia impossível ocorrer integralmente aos encargos impostos pelo último convénio.

Ao mesmo tempo é urgente a aquisição de material circulante.

Como resolver as dificuldades sem auxílio do Estado, que nos outros países é prestado sem hesitação?

* * *

Foi apresentada à Assembléa Nacional uma proposta de lei sobre autorização das receitas e despesas do Estado.

Eis o seu preambulo:

Determina a Constituição que o Orçamento Geral do Estado seja anualmente organizado e

posto em execução pelo Governo, em conformidade com as disposições legais em vigor e em especial com a lei aprovada pela Assembleia Nacional que autorize o Governo a cobrar as receitas do Estado e a pagar as despesas públicas na gerência futura.

Traduzindo o Orçamento o programa de administração para cada período financeiro, a lei que a Assembleia Nacional vote há de definir os princípios a que deve ser subordinado o Orçamento na parte das despesas cujo quantitativo não é determinado em harmonia com as leis preexistentes, como dispõe o n.º 4.º do artigo 91.º da Constituição.

Fixada porém pela lei n.º 1.914, de 24 de Maio último, a orientação geral da obra de reconstituição económica a realizar no período de quinze anos no campo da defesa nacional e no da transformação económica do País, tem a referida lei de autorização para o ano económico de 1936 de limitar-se necessariamente a fixar a parte da obra de reconstituição económica a que vão aplicar-se as disponibilidades financeiras do Estado.

Tendo em vista as necessidades superiores e mais urgentes da Nação em matéria de segurança interna e externa e de progresso material e cultural (obras de fomento, construção de escolas, restauração de monumentos e palácios, etc.) e a conveniência de intensificar os trabalhos públicos, que se traduzam em grandes somas de trabalho nacional para permitir absorver a massa de braços que a crise económica geral deixaria desocupados, elaborou o Governo o programa de realizações a executar em 1936, com base nos planos e projectos já completamente definidos, ou cujo estudo se encontra em estado de adiantamento tal que permite prever a possibilidade do seu começo de execução nesse período.

Esse programa de realizações está na base da proposta de lei ora apresenta à Assembleia Nacional pelo Governo e comprehende, etc.:

A lei n.º 1914 estatuiu um vasto plano de fomento económico e de organização de defesa terrestre e marítima do país e indicou cifras globais para cada espécie.

A proposta pretende fixar a parcela dum esforço que deve ser exercido no próximo ano de 1936, sem indicar a quantia que a cada género de aplicações é atribuída.

Eis as que a proposta enumera:

I—DEFESA NACIONAL

- a)—Armamento do exército;
- b)—Restauração da Marinha de Guerra.

II—RECONSTITUIÇÃO ECONÓMICA

- a)—Conclusão da rede de caminhos de ferro e estradas;
- b)—Portos comerciais e de pesca;
- c)—Rede telegráfica e telefónica;
- d)—Rede eléctrica nacional;
- e)—Hidráulica agrícola, irrigação e povoamento;
- f)—Edifícios para escolas;
- g)—Palácios e monumentos nacionais;
- h)—Urbanização de Lisboa;
- i)—Outros problemas ou realizações.

Eis o que o relatório expõe àcerca de caminhos de ferro:

Prevê-se o prosseguimento das obras e melhoramentos de construção, renovação e apetrechamento de caminhos de ferro apenas no que é essencial à ligação das rôdes de via reduzida, cuja fusão o Governo tem em vista, à ligação dos troços mais importantes das rôdes de via larga e ao conveniente aproveitamento e valorização económica e militar de umas e de outras.

O financiamento e execução dessas obras e melhoramentos serão feitos pelas empresas exploradoras, com a cooperação e fiscalização do Estado, devendo orientar-se a solução deste problema de modo que para os respectivos encargos concorram as diversas correntes de tráfego e se assegure a coordenação e o equilíbrio económicos, tão perfeitos quanto possível, dos diversos meios de transporte.

Declarase poís que os melhoramentos se restringem às necessárias ligações das linhas de via reduzida e dos troços mais importantes das rôdes de via larga.

Na via larga a única ligação que está próximo de conclusão é a da linha de Evora com a de Leste em Portalegre.

Na via estreita estão previstas, a de Vizeu a Foz-Tua, caríssima no último trôço de Riodades a Foz-Tua; a transversal de Trás-os-Montes, que abrange a linha do Ave e o trôço do Tâmega do Arco de Baúlhe às Pedras Salgadas, Valpaços e Mirandela; a de Regoa por Lamego e Tarouca à Vila da Ponte (que pode ser adiada) e a da Arrifana por Créstuma a Pôrto.

A mais importante é a segunda que liga tôdas as linhas de via estreita ao Norte do Douro, salvo a de Pocinho a Miranda e asse-

gura a sua unidade de exploração, constituindo ao mesmo tempo valioso elemento da nossa rôde sob o ponto de vista militar. De modo algum pode ser suprida pela colocação do terceiro carril da linha do Douro, criando-se em dezenas de quilómetros de extensão os embaraços e complicações, cuja expressão no curto trôço de 2 quilómetros da Trofa a Lousado foram mandados suprimir pela independência das duas bitolas de linha.

Qual é a ligação das vias estreitas que o relatório prevê? É ponto omissio.

Declara o relatório que o financiamento e execução das obras e melhoramentos serão feitas pelas empresas com a cooperação e fiscalização do Estado.

Em que consiste essa cooperação?

Na garantia de juro para assegurar a colocação de obrigações?

Na entrega de parte do capital necessário e em que condições?

Nada se deixa entrever àcerca das empresas cuja fusão seja considerada, nem das condições em que poderá ser feita.

No corpo da lei proposta lê-se apenas:

Art. 7.º — O Governo promoverá no ano de 1936 as aquisições, obras e melhoramentos abaixo mencionados, para cujas despesas, a efectuar naquele ano, inscreverá no orçamento as verbas necessárias.

e) — Obras e melhoramentos de construção, renovação e apetrechamento de caminhos de ferro, (participação do Estado).

No parecer da Camara Corporativa, firmado por dois distintos engenheiros especializados em caminhos de ferro, lê-se apenas o período seguinte àcerca de caminhos de ferro:

No campo da reconstituição económica prosseguem as obras e melhoramentos de construção, renovação e apetrechamento de caminhos de ferro, cujo financiamento será feito pelas empresas exploradoras com a cooperação do Estado.

A proposta foi aprovada na Assembleia Nacional, com alguns reparos pela falta de fixação de verbas.

Está pois o Governo autorizado a despendar com caminhos de ferro o que fôr possível sem fixação de obras nem, condicionamento das mesmas àlém do financiamento pelas empresas com a cooperação do Estado.

Aguardemos a aplicação deste latíssimo preceito.

VIAGENS E TRANSPORTES BEIRA ALTA

No próximo 1 de Janeiro começa a circular no Sud-Express a carruagem directa de Lisboa a Hendaia, o que representa uma importante melhoria de serviço para o público, que poderá aproveitar as vantagens que oferece o Sud-Express, por preços módicos.

Por esta forma acaba o incômodo transbordo em Medina del Campo que era feito de madrugada.

As referidas carruagens que farão o serviço directo, 3 das quais foram adquiridas pela Companhia da Beira Alta, e uma pela Companhia Portuguesa, são a última palavra no género: luxuosas e confortaveis, oferecem ao publico 16 lugares de 2.ª classe em 2 compartimentos, 9 de 1.ª classe em 2 compartimentos e 4 cabines com 8 camas perfeitamente iguais às das carruagens actuais do Sud-Express.

Por esta forma um passageiro de 2.ª classe, com bilhete ordinário, pagando a sobretaxa de velocidade que já hoje é cobrada, nos combóios rápidos, e pagando um suplemento único de Esc. 20\$00 no percurso de Lisboa a V. Formoso inferior ao actual que é de Esc. 25\$00 (Salão Lisboa-Porto e restaurante na Beira

Alta), partirá de Lisboa às 14,10 horas, chegando à fronteira espanhola às 21,10 horas, e à fronteira francesa às 10,40 horas; onde almoçará, partindo às 13,54 horas para Paris, onde chegará às 23,45 horas.

No sentido inverso partirá de Paris às 8,40 horas, chegará à fronteira espanhola às 20,30 horas, donde partirá às 21,35 horas, na já referida carruagem directa portuguesa atrelada ao Sud-Express, chegando a Lisboa às 17,48 horas.

Quem utilizar o Sud-Express em todo o trajecto de Lisboa a Paris, chegará a esta cidade às 20,50 horas, em vez das 23,45 horas, e de lá partirá não às 8,40 horas, mas sim às 11,30 horas.

Utilizando as carruagens directas de que se trata, consegue-se também uma comoda viagem para Madrid.

Parte-se de Lisboa na carruagem directa atrelada ao Sud às 14,10 chegando-se a Medina às 2,20 horas, onde se muda para o combóio de Madrid que parte às 2,39 horas, e chega à capital espanhola às 7 horas.

Para o regresso dali, parte-se às 23,35 horas, vindo apanhar-se em Medina a carruagem directa atrelada ao Sud, que dali parte às 5,25 horas, chegando a Lisboa às 17,48 horas.

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão dos Serviços Gerais

Secção do Cadastro de Pessoal e Arquivo Geral

Américo Teixeira dos Santos, terceiro oficial — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931, para gosar em data e localidade a indicar préviamente.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 21 de Novembro de 1935. — O Director Geral, *Júlio José dos Santos*.

Para os devidos efeitos se declara que o engenheiro contratado a quem se refere a publicação feita por esta Direcção Geral no *Diário do Governo* n.º 270, 2.ª série, de 19 do corrente mês, é Manuel Sárrea Tavares Mascarenhas Gaivão, e não Manuel de Sárrea Mascarenhas Gaivão, como, por lapso, se indicou.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 19 de Novembro de 1935. — O Director Geral, *Júlio José dos Santos*.

Por despacho ministerial de 25 de Novembro: Américo Teixeira dos Santos, terceiro oficial — concedidos dez dias de licença graciosa acumulada, ao abrigo do § 4.º do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 28 de Novembro de 1935. — O Director Geral, *Júlio José dos Santos*.

Por portaria de 11 do corrente mês, visada pelo Tribunal de Contas, em 16, sendo devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257:

Concedido o 5.º período de diuturnidade, ao abrigo do artigo 141.º do decreto n.º 15:510, a contar de 8 de Julho do corrente ano, mas a abonar sómente a partir de 24 de Outubro findo, nos termos do artigo 10.º do decreto n.º 21:426, ao engenheiro chefe da Divisão de Material, Tração e dos Serviços Eléctricos, Ernesto de Oliveira Rocha.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 22 de Novembro de 1935. — O Director Geral, *Júlio José dos Santos*.

Delegação do Governo nos Caminhos de Ferro do Estado

Por portaria de 26 de Novembro findo:

Joaquim dos Santos Beata, maquinista de 2.ª classe da rede do Sul e Sueste dos Caminhos de Ferro do Estado — concedida a reforma, nos termos dos artigos 21.º e 26.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos mesmos Caminhos de Ferro, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, ficando com a pensão mensal de 750\$78. Este empregado, à data do arrendamento das linhas férreas do Estado, estava registado sob o nome de Joaquim dos Santos. (Tem o visto do Tribunal de Contas de 2 de Dezembro corrente e são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Delegação do Governo nos Caminhos de Ferro do Estado, 4 de Dezembro de 1935. — O delegado do Governo, *Monteiro de Barros*.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

Conselho Nacional do Ar

Término do contrato celebrado entre o Governo Português e a sociedade Aero-Portuguesa, Limitada

-aos 25 dias do mês de Novembro do ano de 1935, no gabinete de S. Ex.º o Presidente do Conselho, compareceu, Alfredo Delesque dos Santos Sintra, major da aeronáutica militar, secretário do Conselho Nacional do Ar, estando presentes, de uma parte o Ex.º Sr. Presidente do Conselho, Dr. António de Oliveira Salazar, como primeiro outorgante, em nome do Governo, e da outra o segundo outorgante, Aero-Portuguesa, Limitada, sociedade por cotas de responsabilidade limitada, com sede em Lisboa e domicílio provisório na Rua do Alecrim, 33, 2.º andar, devidamente representada pelos seus sócios gerentes, Srs. João Júdice de Vasconcelos e José Maria Álvares, conforme documentos que ficam arquivados na Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar, assistindo também o Ex.º Conselheiro Francisco Henriques Góis, Procurador Geral da República. Pelos outorgantes, na qualidade que representam, foi dito, na minha presença e na das testemunhas adiante nomeadas e no fim assinadas, que se obrigam a cumprir e guardar os artigos seguintes, nos precisos termos dêles:

Artigo 1.º É concedida autorização à sociedade Aero-Portuguesa, Limitada, para explorar a indústria de transporte de passageiros, correio e mercadorias, por via aérea, entre Lisboa e Tânger.

§ único. A autorização concedida não implica de qualquer forma que a outras empresas, não possa ser dada.

Art. 2.º A Sociedade regular-se-á em tudo pela legislação portuguesa, devendo cumprir o determinado no regulamento de navegação aéria e todas as disposições oficiais relativas a exploração e segurança das linhas aéreas comerciais e à navegação aérea em geral, estabelecidas de harmonia com as convenções e acordos ratificados pelo Estado Português.

§ único. O transporte de passageiros será feito nas condições gerais impostas pelo Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (C. I. T. E. J. A.).

Art. 3.º A direcção da sociedade será exercida por cidadãos portugueses.

Art. 4.º O prazo de autorização é de 20 anos, podendo ser prorrogado.

Art. 5.º Em caso de guerra ou de calamidade pública, poderá o Estado Português mobilizar todo o material e pessoal empregado na ligação aérea objecto deste contrato, tendo nesse caso a Aero-Portuguesa, Limitada, apenas os direitos que a lei geral lhe conceder.

§ único. Suspender-se-á a contagem do prazo do artigo 4.º durante os períodos de mobilização.

Art. 6.º A sociedade assegurará, pelos menos, uma ligação semanal, nos dois sentidos, entre Lisboa e Tânger, de forma a garantir as comunicações aéreas em correspondência com as linhas aéreas de Marrocos e América do Sul.

§ único. O número das ligações impostas pelo corpo do artigo só poderá ser diminuído mediante autorização do Governo.

Art. 7.º A sociedade poderá substituir por outra a ligação entre Lisboa e Tânger, se a isso for autorizada pelo Governo.

Art. 8.º As aeronaves empregadas para a exploração desta linha serão matriculadas em Portugal.

A sociedade poderá no entanto ser autorizada a empregar aviões matriculados no estrangeiro que por qualquer forma lícita obtenha com o objectivo de assegurar o seu serviço.

§ único. Só poderá darrogar-se a prescrição deste artigo mediante autorização prévia e expressa do Governo.

Art. 9.º Só poderão ser empregadas na ligação objecto

dêste contrato as aeronaves escolhidas com o parecer favorável do Conselho Nacional do Ar, ao qual será requerido prèviamente pela Aero-Portuguesa, Limitada.

§ único. O Conselho Nacional do Ar dará êsse parecer favorável sempre que as aeronaves propostas ofereçam a necessária segurança e obedeçam às condições impostas pela Convention Internationale de Navigation Aérienne (C. I. N. A.).

Art. 10.º O Estado Português tem o direito de fiscalização e de inspecção permanentes de todo o material aeronáutico empregado na ligação objecto dêste contrato, podendo proibir s seu emprêgo quando de qualquer forma élle não satisfaça às condições de segurança e demais referidas no § único do artigo 9.º

Art. 11.º A Aero-Portuguesa, Limitada, obriga-se a empregar em todos os serviços cidadãos portugueses.

§ único. Em quanto não fôr possível à Aero-Portuguesa, Limitada, recrutar pessoal navegante de nacionalidade portuguesa com as imdispensáveis preparação e capacidade ser-lhe-á permitido recrutar pessoal estrangeiro.

Art. 12.º O Estado Português poderá, na defesa do interesse nacional, exigir da Aero-Portuguesa, Limitada, a imediata substituição do pessoal navegante por ela empregado.

Art. 13.º Os horários a adoptar e as suas modificações serão propostos ao Conselho Nacional do Ar pela Aero-Portuguesa, Limitada, para o efeito de aprovação, devendo ser estabelecidos de acordo com as necessidades do tráfego e de assegurar as ligações com as companhias estrangeiras.

Considerar-se-ão aprovadas as propostas sobre as quais o Conselho Nacional do Ar se não tiver pronunciado depois de o decorridos quinze dias contados da sua apresentação.

Art. 14.º A sociedade submeterá à aprovação do Conselho Nacional do Ar as tarifas relativas ao transporte de passageiros e mercadorias.

Considerar-se-ão aprovadas as propostas sobre as quais o Conselho Nacional do Ar se não tiver pronunciado depois de decorridos quinze dias contados da sua apresentação.

Art. 15.º O Governo Português compromete-se a isentar de direitos e demais encargos aduaneiros as aeronaves completas, incluindo o seu equipamento, montadas ou desmontadas, e os motores de aviação que se destinarem exclusivamente a ser empregados na ligação aérea objecto dêste contrato.

Art. 16.º O Estado poderá retirar a autorização dada por êste contrato desde que a exploração seja interrompida por um pe-

riodo de seis meses ou se no período de um ano executar menos de 50 por cento das viagens previstas.

Ficam ressalvados os casos de força maior.

§ único. Da aplicação dêste artigo haverá sempre o direito, por parte da sociedade de recorrer a arbitragem a que se refere o artigo 17.º

Art. 17. Todas e quaisquer dúvidas ou pleitos emergentes do contrato que eventualmente se suscitem entre o Estado e a sociedade serão resolvidas por um tribunal arbitral composto por um representante de cada um dos interessados e presidido por um juiz do Supremo Tribunal de Justiça designado pelo respectivo presidente.

Este tribunal julgará *ex aequo et bono*.

A celebração dêste contrato precedeu muiuta aprovada por S. Ex.º o Presidente do Conselho, em seu despacho de 26 de Agosto de 1935, tendo-se prèviamente verificado que a escritura de constituição da sociedade Aero-Portuguesa, Limitada, se acha registada na Conservatória do Registo Comercial da comarca de Lisboa, conforme documento arquivado na Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar.

E com os artigos acima exarados deram os outorgantes por concluído o presente termo de contrato, ao qual assistiram, como testemunhas, os Srs. Carlos Esteves Seja, major da aeronáutica militar, adjunto da Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar, morador em Lisboa, Rua Palmira, 13, 2.º, esquerdo, e Filipe Gomes Vieira, capitão da aeronáutica militar, adjunto da Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar, morador em Lisboa, Rua de Tomaz Ribeiro, 54, 4.º, direito.

E eu, Alfredo Delesque dos Santos Sintra, major da aeronáutica militar, secretário do Conselho Nacional do Ar, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubiquei e vou subscrever o presente termo de contrato, que vão assinar e rubricar comigo as pessoas já mencionadas, depois de lhes ser lido, por mim, em voz alta.

Vão colados selos no valor de 625\$. — António de Oliveira Salazar — João Júdice de Vasconcelos — José Maria Álvares — Carlos Esteves Beja — Filipe Gomes Vieira. — Fui presente. Francisco Henriques Góis. — Alfredo Delesque dos Santos Sintra.

Está confoame. — Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar, 28 de Novembro de 1935. — O Secretário, interino, Carlos Esteves Beja, adjunto.

Líneas Aéreas Postales Españolas

Calle Antonio Maura 2 — MADRID

SERVIÇO DIÁRIO (excepto domingos)
entre Madrid-Barcelona e Madrid-Sevilla

PASSAGENS, CORREIO E MERCADORIAS

Madrid-Barcelona ou vice-versa Pesetas 150

Madrid-Sevilla ou vice-versa " 125

Nos bilhetes de ida e volta faz-se um desconto de 10 %

MATOS & PIRES, L.^{DA}

ARMAZEM DE MALHAS E NOVIDADES

Travessa Nova de S. Domingos, n.º 10

TELEF. 21426

LISBOA

O Armazem que mais barato vende
em todo o país



Todo o turista não deve viajar sem possuir o «Manual do Viajante em Portugal»
A venda em todas as livrarias do País e na Rua da Horta Séca, 7-1.º — Preço 25\$00



A despedida ao chefe do Estado dos aviadores que partiram

A V I A Ç Ã O

Nove aeroplanos do Cruzeiro Aéreo às Colónias iniciaram no dia 14, a sua viagem, onde têm de percorrer mais de 30.000 quilómetros

Estava marcado para as 8 horas e 30 do dia 12 do corrente a partida para o Cruzeiro Aéreo às Colónias.

Depois de aturados trabalhos em Alverca, e no Grupo de Esquadrilhas da Amadora, foi iniciado o já anunciado cruzeiro que é um dos maiores que se tem realizado no mundo.

O general Vuillemin realizou o seu cruzeiro negro num total de 28 mil quilometros, segui-se de depois o cruzeiro do General Balbo, de Roma a Nova York, e, agora o cruzeiro iniciado pelos portugueses ás nossas colónias vai ser um triunfo.

O percurso da viagem pode dividir-se em três jornadas geográficas; á saber: Guiné, Angola e Moçambique, com os finais, respectivamente, em Bolama, Luanda e Lourenço Marques. As etapas com a respetiva quilometragem são as seguintes:

Amadora-Casablanca	790 km.
Casablanca-Cabo Juby	935 "
Cabo Juby-Port Etiénne	950 "
Port Etiénne-Dakar	800 "
Dakar-Bolama	400 "
Total	3.875 "

Bolama-Kayes	600 km.
Kayes-Bamako.	500 "
Bamako-Anagadougou	700 "
Anagadougou-Niamey	600 "
Niamey-Zinder.	700 "
Zinder-Fort Lamy.	600 "
Fort Lamy-Fort Archambault	500 "
Fort Archambault-Bangui	600 "
Bangui-Coquilhatville.	650 "
Coquilhatville-Leopoldville.	700 "
Leopoldville-Luanda	600 "
Total	6.750 "

Luanda-Benguela	460 km.
Benguela-Nova Lisboa (Uambo).	400 "
Nova Lisboa-Vila Luso (Moxico)	460 "
Vila Luso-Elisabethville	900 "
Elisabethville-Tete.	820 "
Tete-Beira	430 "
Beira-Inhambane	350 "
Inhambane-Lourenço Marques	400 "
Total	4.220 "

As três fases dão 14:845 quilometros, entre Lisboa e Lourenço Marques.

O itenerario de regresso tem estas pequenas alterações: a esquadrilha deve aterrinar em Hum-pata, e Mossamedes, entre Nova Lisboa e Benguela; em Vila Cisneros, entre Port Etienne e Cabo Juby; e, em Agadir, entre Cabo Juby a Casablanca.

Os aviadores contam consumir 200 horas de vôo e devem estar de regresso em fins de Fevereiro ou principios de Março.

Os nove aparelhos que compõem as três patrulhas da esquadrilha, tem o seguinte valor e características.

O "Junker-Monteiro Torres", que é o unico aparelho metalico da nossa Aviação Militar, foi adquirido na Alemanha, á cerca de 8 anos. Foi-lhe, depois, adaptado, em Averca, um motor "Jupiter" de 420 H. P. arrefecido pelo ar.

Dois dos "Vickers" foram adquiridos em Inglaterra ha dez anos. Os restantes seis foram fabricados em Alverca, nas oficinas Geraes de Material Aeronautica.

As condições atmosfericas recebidas ás 7,30 do dia 12 não eram favoraveis motivo porque foi resolvido só partirem no dia 14, largando os aviões do campo da Amadora ás 9,45.

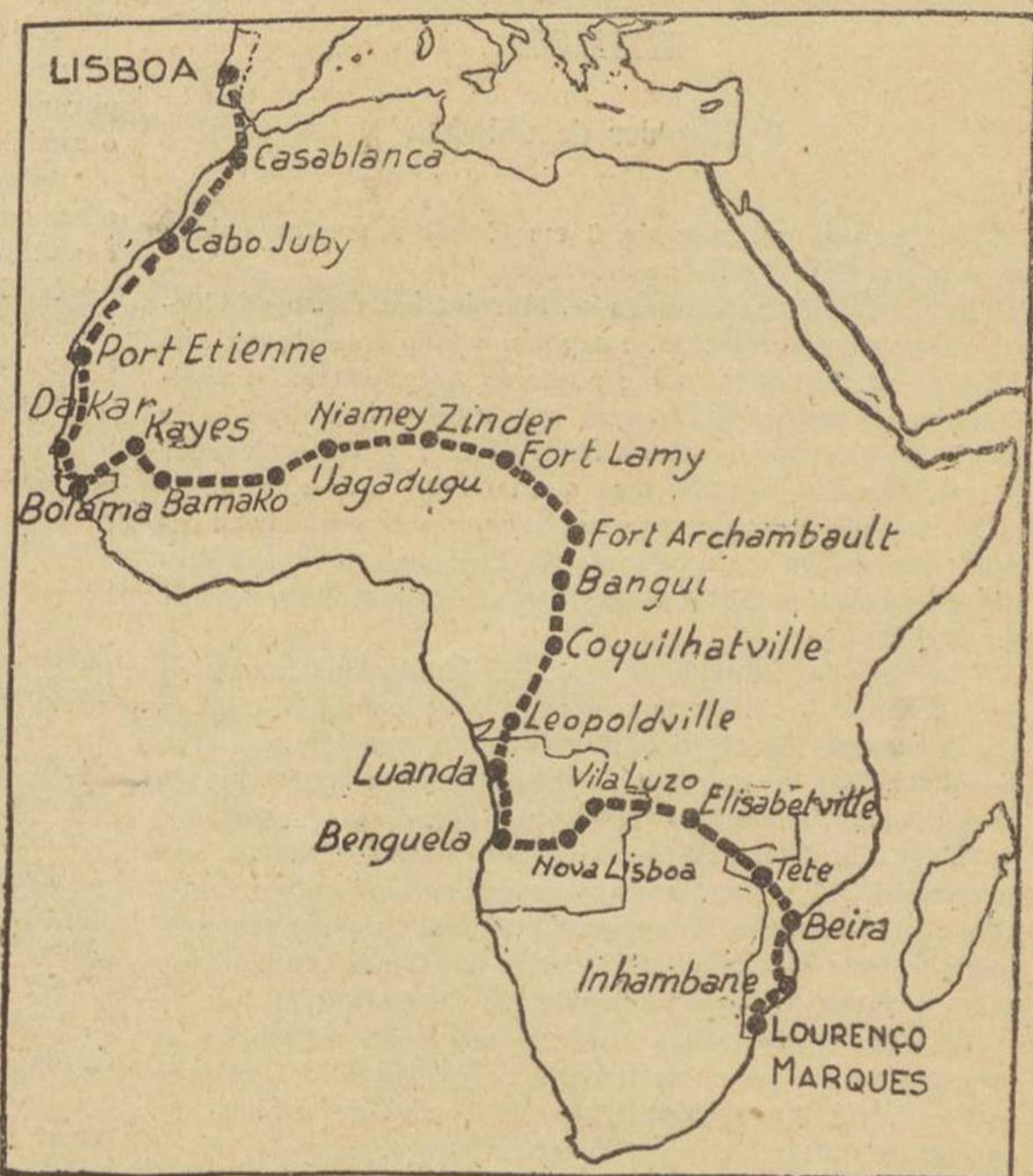
Os motores dos nove aviões são postos a funcionar e alguns minutos, depois de recebidas as ultimas informações meteorologicas favoraveis, sôa a voz de partida.

O "Monteiro Torres" desloca em primeiro logar, sendo saudado assim como todos os aviões pela assistencia.

Os aviões do Cruzeiro são; o "Junker" (502), tripulado pelos srs. coronel Cifka Duarte, tenente-coronel Ribeiro da Fonseca e mecanico Santos; "Ibis" (203), capitão José Pimenta e mecanico Anibal; "Milhafre" (207), tenente Manuel Gouveia e mecanico Simões; "Chaimite" (206), major Pinheiro Correia e capitão Tartaro; "Aguia" (210), capitão Moreira Cardoso e mecanico Monteiro; "Albatroz" (202), tenente Humberta da Cruz e mecanico Ramos; "Mongua" (209), major Pinho da Cunha e capitão Amado da Cunha; "Pineireiro" (208), capitão Almeida Baltazar e meca-

nico Gomes; e "Falcão" (201), capitão Oliveira Viegas e mecanico Deniz.

Os aparelhos, descolaram com a maior facilidade



Mapa do trajecto

apesar da carga máxima que levavam, saíram direitos à serra de Sintra, e tomaram o rumo do Sul.

Ás 14,25 a esquadra aérea portuguesa, aterrrou em Casablanca.

A viagem decorreu com a maior normalidade, tendo-se atingido uma média horaria de 220 quilometros.

Hoje domingo aterraram normalmente em Cabo juby ás 13,30 (Greenwich) procedentes de Casablanca d'onde partiram ás 9,05, os nove aviões que compõem a esquadra.

Amanha faram a etape maior de todo o cruzeiro—950 quilometros—para Port-Etienne.

No proximo numero daremos um resumo do prosseguimento da viagem.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51

LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Dezembro de 1895

O Elevador de Coimbra

Realizou-se na noite de 6 em Coimbra, uma assembléa geral dos accionistas d'este elevador

O nosso distinto amigo sr. Mesnier fez a resumida historia d'este melhoramento, e expôz o estado da empresa com todas as circunstancias sob o ponto de vista technico e administrativo; acrescentando que com a subscricção que havia se não podia compromotter a fazer desde já partir o elevador da rua Ferreira Borges, mas que facil lhe seia o prolongamento, até ali, pois que era questão apenas de mais algum capital, que estava certo não faltaria. Demonstrou que, na premissão menos provável de transito, o elevador nunca poderia dar prejuizo.

Em seguida o presidente, o sr. dr. Araujo Pinto, declarou que, achando se subscripto o capital e reunidos ali mais do que o numero de accionistas sufficiente para a constituição da companhia, lhe parecia dever-se tratar da lei economica da sociedade, e começar a leitura do *projecto de estatutos*.

O sr. dr. Sousa Bastos, propôz a nomeação de uma commissão que desse, em curto prazo, parecer sobre o referido projecto, o que foi aprovado, sendo a commissão composta dos srs. dr. Guilherme Moreira, dr. Costa Lobo, dr. Augusto Barbosa, dr. Sousa Bastos e Dantas Guimarães.

Um accionista menos confiado nos bons resultados da empresa ou menos competente para os apreciar, declarou que retiraria a sua subscricção de acções se a linha não começasse, desde já, na rua Ferreira Borges.

A assembléa indignou-se com esta prova de timidez, e alguns accionistas dobraram logo a sua subscricção, o que mais que compensou as acções retiradas.

Ainda bem que assim sucedeu.

A construcção de um ascensor em Coimbra só admira que ainda não esteja feita.

Uma cidade como aquella, com dois centros de população e actividade distanciados por uma tão considerável diferença de nível, deveria ter sido a primeira do paiz a adoptar este gênero de viação.

Só uma intelligencia muito avessa ao mais rudimentar calculo poderá conceber que o ascensor não dê resultados.

A falta de coragem de que deu provas aquelle accionista é, afinal, um reverbero do que sucede a uma grande parte dos nossos capitalistas, quando se trata de qualquer no emprehendimento. E, a invenção dos ascensores, fóra da capital, tem tido que lutar com esses receios.

Assim, a nossa bella montanha do Bussaco, continua a ser percorrida por poucos visitantes e a nossa serra da Estrela, conserva-se quasi inacessivel aos pobres doentes, que ali vão buscar melhorias.

Linhos Portuguezas

O caminho da estação. — O nosso cellega *Gazeta da Figueira* queixa-se amargamente de que o caminho que conduz aquella estação esteja intransitável.

«Quando chove, diz elle, as ruas do Príncipe e de Fernandes Thomaz ficam difficilmente transitaveis, tal é a enorme quantidade de lama que n'ellas se accumula e o estado de deterioração em que se encontram.

A rua de Fernandes Thomaz porém pertence á camara municipal, e lembra-nos um alvitre que, sem grande dispendio, doderia obstar que os numerosos transeuntes que percorrem

aquella principal arteria da circulação d'esta cidade corram o risco de um dia ficarem atolados até ao pescoço!

Continuar-se n'aquella rua o passeio, ao menos pelo lado do sul até junto da casa contigua á grade de vedação da estação.

A despesa não seria importante, porque a parte a terminar do passeio não é grande, e o mal ficaria em parte remediado, porque ao menos poder-se-hia percorrer quasi a pé enxuto, o caminho da estação.»

Wagons-leitos. — Vão começar a circular nos comboios correios entre Lisboa e Madrid estes carros, da companhia dos Grandes Expressos Europeus.

Valle do Corgo. — O distinto engenhei sr. Antonio Maria Kopke de Carvalho, director das Obras Publicas do distrito de Villa Real, foi superiormente encarregado de fazer os estudos do caminho de ferro do valle do Corgo, para o qual propôz a adopção do sistema Roggenbach. Este alvitre mereceu a plena approvação do conselho superior de obras publicas e minas, que o considerou como solução do problema que offerecia a viação acelerada nas províncias do norte do paiz.

O illustrado engenheiro já havia tido a iniciativa d'este estudo, e foi em vista d'ella que o sr. ministro mandou oficialmente que elle o continuasse.

Parece que se tomará como typo o caminho de ferro suíço de S. Gallen, isto é o mixto de adherencia e cremalheira, que é o que mais se presta para a tracção em paizes montanhosos como as nossas províncias do norte.

Nova linha. — Diz-se que se trata de novo de se pôr a concurso uma linha ferrea de via reduzida entre Cintra e as praias das Maçãs, Magoito e a Ericeira.

E' melhoramento de ha muito reclamado.

Estatísticas. — Tem augmentado este anno o movimento da linha de Guimarães,

Pela tabella que publicamos sempre no logar competente vê-se que os productos representam um razoavel excesso sobre o anno anterior.

O augmento em passageiros foi, até 30 de Setembro, de mais 7.310 passageiros, e a receita subiu a 1.471\$590 réis. Em mercadorias houve menos 465 toneladas mas os productos subiram a 1:253\$636 réis.

Douro. — Conforme o *aviso* que adeante publicamos desde 10 do corrente são aceites na estação do Pocinho expedições de mercadorias em pequena velocidade e por wagon completo, com destino a qualquer ponto da linha do Douro, comprehendido entre as estações de Regoa e Barca de Alva; recebendo-se tambem em qualquer ponto da mesma linha, igualmente comprehendido entre as referidas estações, remessas com destino á do Pocinho.

Falta de material. — Continúa a sentir-se esta falta no ramal da alfandega do Porto, onde o trafego é enorme, havendo comerciante que requesita de uma só vez 60 wagons e tem que esperar um mez e mais sem os obter.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Venda de resíduos de carvão durante o anno de 1895

Pela 1 hora da tarde do dia 21 de dezembro proximo futuro, perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas até aquella hora recebidas para a compra dos resíduos de carvão provenientes das fornalhas das locomotivas e das forjas das officinas durante o anno de 1896.

As condições para esta arrematação estão patentes na repartição central do serviço de material e tracção, estação de Lisboa (Santa Apolonia) e nas estações de Lisboa (central do Rocio, Santa Apolonia e Alcantra) e nas de Oeiras e Cascaes, onde podem ser examinadas durante o prazo d'este concurso.

Lisboa, 30 de novembro de 1895.

BASES ORÇAMENTAIS

PARA

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

Por ANTÓNIO GUEDES

(Continuação)

IV—SS DE LIGAÇÃO EM RECTA

b) Material de 36 quilogramas por m. l.

§ 1.º—Tangente do ângulo da cróxima 0,09.

N.º 157—Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,00 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
6,905	T de carris Vignole de aço
48	barretas de cantoneira
96	parafusos de via com porcas e anilhas
876	«tirefonds» correntes
144	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
8	travessas rectangulares
130,985	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
	22,8 h. de capataz de via
	581,2 h. de assentador
	336,8 h. de trabalhador
	5% dos jornais para ferramentas

N.º 158—Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,05 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
6,945	T de carris de Vignole de aço
48	barretas de cantoneira
96	parafusos de via com porcas e anilhas
876	«tirefonds» correntes
144	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
8	travessas rectangulares
131,829	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
	22,9 h. de capataz de via
	583,1 h. de assentador
	350 h. de trabalhador
	5% dos jornais para ferramentas

N.º 159—Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,10 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
6,985	T de carris Vignole de aço
48	barretas de cantoneira
96	parafusos de via com porcas e anilhas
882	«tirefonds» correntes
144	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
8	travessas rectangulares
132,671	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
	22,9 h. de capataz de via
	585 h. de assentador
	551,7 h. de trabalhador
	5% dos jornais para ferramentas

N.º 160—Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,15 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,024	T de carris Vignole de aço
48	barretas de cantoneira
96	parafusos de via com porcas e anilhas
888	«tirefonds» correntes
148	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
10	travessas rectangulares
133,515	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
	23 h. de capataz de via
	586,9 h. de assentador
	553,2 h. de trabalhador
	5% dos jornais para ferramentas

N.º 161—Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e

300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,20 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,064	T de carris Vignole de aço
48	barretas de cantoneira
96	parafusos de via com porcas e anilhas
888	«tirefonds» correntes
144	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
10	travessas rectangulares
154,359	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
25	h. de capataz de via
589	h. de assentador
355	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 162 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,25 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,104	T de carris Vignole de aço
48	barretas de cantoneira
96	parafusos de via com porcas e anilhas
894	«tirefonds» correntes
144	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
11	travessas rectangulares
135,203	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
25	h. de capataz de via
591	h. de assentador
356,5	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 163 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,30 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,144	T de carris Vignole de aço
48	barretas de cantoneira
96	parafusos de via com porcas e anilhas
900	«tirefonds» correntes
144	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
12	travessas rectangulares
136,047	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
25	h. de capataz de via
595	h. de assentador
358	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 164 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,35 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,184	T de carris Vignole de aço
48	barretas de cantoneira
96	parafusos de via com porcas e anilhas
906	«tirefonds» correntes
144	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
15	travessas rectangulares
136,889	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
25,5	h. de capataz de via
594,5	h. de assentador
360	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 165 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,40 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,224	T de carris Vignole de aço
48	barretas de cantoneira
96	parafusos de via com porcas e anilhas
906	«tirefonds» correntes
144	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
15	travessas rectangulares
137,735	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
25,5	h. de capataz de via
596,5	h. de assentador
361,5	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 166 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,45 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,265	T de carris Vignole de aço
48	barretas de cantoneira
96	parafusos de via com porcas e anilhas
912	«tirefonds» correntes
144	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
14	travessas rectangulares
138,576	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
25,5	h. de capataz de via
598,5	h. de assentador
363	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 167 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,50 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios

7,305 T de carris Vignole de aço	950	«tirefonds» correntes
48 barretas de cantoneira	144	«tirefonds» de junta
96 parafusos de via com porcas e anilhas	2	jogos de travessas especiais
918 «tirefonds» correntes	17	travessas rectangulares
144 «tirefonds» de junta	141,951	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
2 jogos de travessas especiais	24 h. de capataz de via	
15 travessas rectangulares	606,5 h. de assentador	
139,421 m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro	370,5 h. de trabalhador	
23,6 h. de capataz de via	5 % dos jornais para ferramentas	
600,5 h. de assentador		
364,5 h. de trabalhador		
5 % dos jornais para ferramentas		

N.º 168 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,55 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios	2	agulhas de aço e acessórios
2 cróximas de aço e acessórios	2	cróximas de aço e acessórios
7,345 T de carris Vignole de aço	7,465	T de carris Vignole de aço
48 barretas de cantoneira	52	barretas de cantoneira
96 parafusos de via com porcas e anilhas	104	parafusos de via com porcas e anilhas
918 «tirefonds» correntes	936	«tirefonds» correntes
144 «tirefonds» de junta	156	«tirefonds» de junta
2 jogos de travessas especiais	2	jogos de travessas especiais
140,265 m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro	18	travessas rectangulares
23,7 h. de capataz de via	142,795	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
602,2 h. de assentador	24 h. de capataz de via	
366,1 h. de trabalhador	608,5 h. de assentador	
5 % dos jornais para ferramentas	372 h. de trabalhador	

N.º 169 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,60 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios	2	agulhas de aço e acessórios
2 cróximas de aço e acessórios	2	cróximas de aço e acessórios
7,385 T de carris Vignole de aço	7,506	T de carris Vignole de aço
48 barretas de cantoneira	52	barretas de cantoneira
96 parafusos de via com porcas e anilhas	104	parafusos de via com porcas e anilhas
924 «tirefonds» correntes	942	«tirefonds» correntes
144 «tirefonds» de junta	156	«tirefonds» de junta
2 jogos de travessas especiais	2	jogos de travessas especiais
16 travessas rectangulares	19	travessas rectangulares
141,107 m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro	143,639	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
23,8 h. de capataz de via	24,5 h. de capataz de via	
604,5 h. de assentador	610,5 h. de assentador	
368 h. de trabalhador	374 h. de trabalhador	
5 % dos jornais para ferramentas	5 % dos jornais para ferramentas	

N.º 170 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,65 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios	2	agulhas de aço e acessórios
2 cróximas de aço e acessórios	2	cróximas de aço e acessórios
7,425 T de carris Vignole de aço	7,546	T de carris Vignole de aço
48 barretas de cantoneira	52	barretas de cantoneira

96 parafusos de via com porcas e anilhas	104	parafusos de via com porcas e anilhas
918 «tirefonds» correntes	942	«tirefonds» correntes
144 «tirefonds» de junta	156	«tirefonds» de junta
2 jogos de travessas especiais	2	jogos de travessas especiais
15 travessas rectangulares	17	travessas rectangulares
139,421 m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro	141,951	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
23,6 h. de capataz de via	24 h. de capataz de via	
600,5 h. de assentador	608,5 h. de assentador	
364,5 h. de trabalhador	372 h. de trabalhador	
5 % dos jornais para ferramentas	5 % dos jornais para ferramentas	

N.º 171 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,70 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios	2	agulhas de aço e acessórios
2 cróximas de aço e acessórios	2	cróximas de aço e acessórios
7,465 T de carris Vignole de aço	7,506	T de carris Vignole de aço
52 barretas de cantoneira	52	barretas de cantoneira
104 parafusos de via com porcas e anilhas	104	parafusos de via com porcas e anilhas
936 «tirefonds» correntes	942	«tirefonds» correntes
156 «tirefonds» de junta	156	«tirefonds» de junta
2 jogos de travessas especiais	2	jogos de travessas especiais
18 travessas rectangulares	18	travessas rectangulares
142,795 m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro	142,795	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
24 h. de capataz de via	24 h. de capataz de via	
608,5 h. de assentador	608,5 h. de assentador	
372 h. de trabalhador	372 h. de trabalhador	
5 % dos jornais para ferramentas	5 % dos jornais para ferramentas	

N.º 172 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,75 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios	2	agulhas de aço e acessórios
2 cróximas de aço e acessórios	2	cróximas de aço e acessórios
7,506 T de carris Vignole de aço	7,506	T de carris Vignole de aço
52 barretas de cantoneira	52	barretas de cantoneira
104 parafusos de via com porcas e anilhas	104	parafusos de via com porcas e anilhas
942 «tirefonds» correntes	942	«tirefonds» correntes
156 «tirefonds» de junta	156	«tirefonds» de junta
2 jogos de travessas especiais	2	jogos de travessas especiais
19 travessas rectangulares	19	travessas rectangulares
143,639 m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro	143,639	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
24,5 h. de capataz de via	24,5 h. de capataz de via	
610,5 h. de assentador	610,5 h. de assentador	
374 h. de trabalhador	374 h. de trabalhador	
5 % dos jornais para ferramentas	5 % dos jornais para ferramentas	

N.º 173 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,80 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios	2	agulhas de aço e acessórios
2 cróximas de aço e acessórios	2	cróximas de aço e acessórios
7,546 T de carris Vignole de aço	7,546	T de carris Vignole de aço
52 barretas de cantoneira	52	barretas de cantoneira
104 parafusos de via com porcas e anilhas	104	parafusos de via com porcas e anilhas
942 «tirefonds» correntes	942	«tirefonds» correntes
156 «tirefonds» de junta	156	«tirefonds» de junta

2	jogo de travessas especiais
19	travessas rectangulares
144,481	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
	24,5 h. de capataz de via
	612,5 h. de assentador
	375,5 h. de trabalhador
	5 % dos jornais para ferramentas

N.º 174 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,85 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,536	T de carris Vignole de aço
52	barretas de cantoneira
104	parafusos de via com porcas e anilhas
948	«tirefonds» correntes
156	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
20	travessas rectangulares
145,325	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
	24,5 h. de capataz de via
	614 h. de assentador
	377 h. de trabalhador
	5 % dos jornais para ferramentas

N.º 175 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,90 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,626	T de carris Vignole de aço
52	barretas de cantoneira
104	parafusos de via com porcas e anilhas
954	«tirefonds» correntes
156	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
21	travessas rectangulares
146,169	m. c. de brita que passe por anel de 0,06 de diâmetro

24,5 h. de capataz de via
616 h. de assentador
379 h. de trabalhador
5 % dos jornais para ferramentas

N.º 176 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,08 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,95 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,666	T de carris Vignole de aço
52	barretas de cantoneira
104	parafusos de via com porcas e anilhas
960	«tirefonds» correntes
156	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
22	travessas rectangulares
147,012	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
	24,5 h. de capataz de via
	618 h. de assentador
	380,5 h. de trabalhador
	5 % dos jornais para ferramentas

N.º 177 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 3^m,00 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,706	T de carris Vignole de aço
52	barretas de cantoneira
104	parafusos de via com porca e anilhas
966	«tirefonds» correntes
156	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
23	travessas rectangulares
147,856	m. c. de brita que passe por anel 0 ^m ,06 de diâmetro
	24,5 h. de capataz de via
	620 h. de assentador
	382 h. de trabalhador
	5 % dos jornais para ferramentas

(Continúa)

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES
P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO
139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM
DOCA DE ALCANTARA

ATENEU FERROVIÁRIO PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

A passagem do seu I aniversário

O Ateneu Ferroviário organisação fundada para fins educativos, que já conta perto de 1500 sócios, para comemorar a passagem do seu primeiro aniversário, realizou interessantes festas que se prolongaram por alguns dias.

Houve um baile à francesa, um lanche de confraternização dos alunos dos seus cursos e dos pupilos do Orfanato Ferroviário da C. P., um espetáculo, uma sessão solene e um grandioso saraú lírico.

Na sessão solene a que presidiu o sr. Engenheiro Branco Cabral, representando o sr. Presidente do Conselho de Administração de C. C., secretariado pelos srs. Engenheiros Pedro de Brion e Vasco de Moura representando a direção do Ateneu, usaram de palavra os srs. Mário de Oliveira, Félix Perbeco, Vilar Coelho e por fim o sr. Engenheiro Branco Cabral que se congratulou pelo desenvolvimento grande que em tão pouco tempo tornou o Ateneu, desejando os progressos de uma organisação onde afirmou o arador há muito a esperar.

Seguiu-se a distribuição de prémios: de português a D. Maria Dulce Lopes, francês 1.ª classe D. Amélia Magalhães e 2.ª Joaquim Miguel de Oliveira, inglês D. Maria Amélia Garcia de Lemos, aritmética António Manuel Pinheiro, musica D. Carolina Alves, contabilidade e escrituração comercial José Constantino Neves e dois de aproveitamento geral oferecidos pela Administração da C. P. e pela Direcção Geral que couberam respectivamente aos srs.: Manuel dos Santos e Carlos Frederico Aguiar.

João Pedro da Silva Tavares (Ruy do Vouga) prosador de grandes recursos e poeta inteligente, enviou-nos "Por entre Searas", "Na Solidão do Mundo" e "Mulheres da Bíblia", último dos seus livros publicados que merece ser lido com atenção.

O nosso crítico dirá, em breve, de sua justiça.

— O Dr. Ary dos Santos publicou "O Riso Profissional nas Horas de Descanso" minuta de recurso para o Supremo Tribunal Administrativo e acórdão d'este Tribunal.

— O sr. Agostinho Martins Resende, que pertenceu à Sociedade Editora do jornal "A Cidade", que o jornalista Mário Salgueiro dirigiu, descreve, num folheto de 40 páginas, o que foi a vida do referido jornal e os motivos que originaram a sua suspensão.

Insere vários gráficos e documentos do balanço do jornal "A Cidade" até 31 de Agosto de 1935.

— "Memória" (Relatório) do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha, aprovado pela sua junta geral ordinária de acionistas que teve lugar em 25 de Maio do ano corrente.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

**A duração e regularidade
de trabalho das máquinas depende,
principalmente, dos OLEOS EMPREGADOS
Use V. Ex.^a exclusivamente os OLEOS MINERAIS**



((**A GUIA**))
E FICARÁ SATISFEITO

A. DE SOUSA ANDRADE

Rua Trindade Coelho, 1-C-1.

TELEFONE 1197

P O R T O

Os nossos mortos

JOSÉ ALVES FERREIRA

Vitimado por uma congestão cerebral, faleceu no dia 5 do corrente o sr. José Alves Faria Ferreira, de 60 anos, natural de Leiria, funcionário da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. O extinto, que há dezassete anos exercia as funções de chefe adjunto da estação do Rossio, era muito estimado não só pelos colegas e subordinados como pelos superiores que encontravam nele um funcionário exemplar e um cumpridor dos seus deveres.

O seu funeral realizou-se da casa de sua residência para a estação do Rossio.

Numerosas pessoas se encorpararam nessa sentida manifestação de pesar. Na "gare" da estação o ferretro ficou depositado num vagão armado em camara ardente, que partiu atrelado ao comboio das 9,27 para Leiria, terra da naturalidade do extinto. Foram organizados vários turnos, em que tomaram parte numeroso pessoal da C. P., representado pelo seu funcionalismo superior e por todas as secções, além de pessoas das relações e da amizade do falecido, seus filhos, etc.

Dirigi o funeral o sr. Carlos Alberto Pedroso, chefe principal da estação do Rossio. Fizeram-se representar, e tomaram parte nos turnos organizados, a direcção e o conselho de administração da C. P., e os seguintes serviços instalados na mesma estação: Delegação Militar, Posto de Vigilância e de Informações da P. I. C., Wagons Lits, Delegação dos Correios e Telegrafos, Serviço Aduaneiro, classe dos corretores de hoteis e os jornalistas que ali fazem serviço para os jornais e um representante da "Gazeta dos Caminhos de Ferro".

HEMORROIDAL VARIZES—FLÉBITES Ridalines Pills

dos Laboratórios ARNAUD, de Paris
Autorizado pela Direcção Geral de Saúde

O PRODUCTO QUE FALTAVA SOB ESTA FORMA
E COM ÉSTE VALOR

Suprime as pomadas, supositórios, banhos, etc.
que são apenas paliativos

Acção rápida e segura, nas HEMORRAGIAS, DORES
e PRURÍDOS. Redução e desaparecimento
das HEMORROIDAS

À VENDA NAS FARMÁCIAS:

TEIXEIRA LOPEZ & C.ª, Rua do Ouro, 154 — ESTÁCIO, Rocio
AVELAR, Rua Augusta, 225 — LIBERAL, Av. da Liberdade, 215

E NAS BOAS FARMÁCIAS

Representante exclusivo em Portugal

E. NEUVILLE DA CONCEIÇÃO, Limitada
Rua da Magdalena, 46, 2.º

LISBOA

TELEFONE 23572

Aos radiofónicos

Lista das Estações audíveis em Portugal

ESTAÇÕES EM ONDAS MÉDIAS

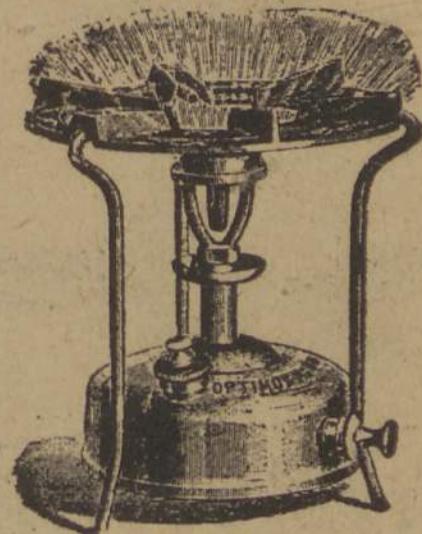
Fre- quên- cia Kc.	ESTAÇÃO	PAÍS	Comp. de onda Metros	Potên- cia Kw.
546	Budapest I	Hungria	549,5	120
556	Beromunster	Suiça	539,6	100
565	Athlona	Irlanda	531	60
574	Stuttgart	Alemanha	522,6	100
592	Vienna	Austria	506,8	120
601	Rabat	Marrocos	499,2	6,5
609	Florença	Itália	492,6	20
620	Bruxelas I	Bélgica	483,9	15
629	Lisboa (Emissora Nac.)	Portugal	476,9	20
638	Praga	Tcheco-Slováq.	470,2	120
648	Lions	França	463	15
658	Langenberg	Alemanha	455,9	100
668	Norte Regional	Inglaterra	449,1	50
677	Sottens	Suiça	443,1	25
695	Paris (P. T. T.)	França	431,7	7
700	Cincinnati (Crosl.) W.L.W.	América	428,5	400
704	Estocolmo	Suécia	426,1	55
713	Roma	Itália	420,8	50
731	Madrid	Espanha	410,4	3
740	Berlim	Alemanha	405,4	100
749	Marselha	França	400,5	1,6
758	Katowice	Polónia	395,8	12
767	Middland Regional	Inglaterra	391,1	25
785	Leipzig	Alemanha	382,2	120
795	Barcelona E A J 1	Espanha	377,4	5
804	Escocia Regional	Inglaterra	373,1	50
814	Milão	Itália	368,6	50
823	Bucarest	Roménia	364,5	12
823	Moscovo	Russia	360,6	100
832	Berlim	Alemanha	356,7	100
841	Valéncia	Espanha	352,9	1,5
859	Estrasburgo	França	349,2	15
868	Poznan	Polónia	345,6	16
877	Londres Regional	Inglaterra	342,1	50
886	Graz	Austria	338,6	7
904	Hamburgo	Alemanha	331,9	100
913	Toulouse	França	328,6	60
922	Brno	Tcheco-Slováq.	322,4	32
932	Bruxelas II	Bélgica	321,9	15
941	Alger	Marrocos	318,8	12
950	Breslau	Alemanha	315,8	17
959	Paris (Poste Parisien)	França	312,8	100
977	Oeste Regional	Inglaterra	307,1	50
986	Génova	Itália	304,3	10
995	Hilversum	Holanda	301,5	20
1004	Bratislava	Tcheco-Slováq.	298,8	13,5
1013	Norte Nacional	Inglaterra	296,2	50
1022	Barcelona E A J 15	Espanha	293,5	3
1031	Königsberg	Alemanha	291	60
1031	Paréde (Rádio Club Port.)	Portugal	291	5
1050	Escócia Nacional	Inglaterra	285,7	50
1059	Bari	Itália	283,3	20
1077	Bordeus Lafayette	França	278,6	12
1095	Madrid	Espanha	274	7
1104	Napoles	Itália	271,7	1,5
1113	Moravská	Tcheco-Slováq.	269,5	11,2
1140	Turim	Itália	263,2	7
1149	Londres Nacional	Inglaterra	261,1	50
1149	Oeste Nacional	"	261,2	50
1167	Mont-Ceneri	Suiça	257,1	15
1176	Copenhague	Dinamarca	251,1	10
1195	Francfort	Alemanha	251	17
1204	Praga II	Tcheco-Slováq.	249,2	5
1213	Lille	França	247,3	5
1222	Trieste	Itália	245,5	10
1231	Gleiwitz	Alemanha	243,7	5
1249	Juan-les-Pins	França	240,2	2
1258	S. Sebastian	Espanha	238,5	3
1285	Dresden	Alemanha	233,5	1,5
1339	Montpellier	França	224,	5
1348	Radio-Vitus	"	222,6	2
1393	Radio-Lyons	"	215,4	5
1411	Lisboa (Amadôres)	Portugal	212,6	0,3

MAYBACH

UNICO AGENTE
CARLOS CUDELL GOETZ,
PR. DA ALEGRIA, 65
L I S B O A
TELEFONE: 23831
TELEGRAMAS: CARDELET 7

"A Nova Loja dos Candieiros"

Vende ao preço da
tabela: Fogões, es-
quentadores, lan-
ternas e todos os
artigos da VACUUM



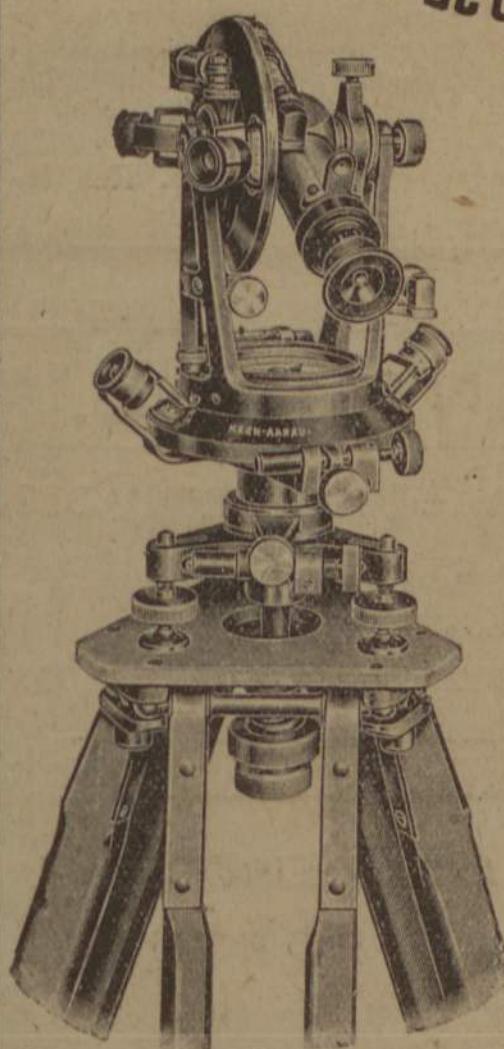
Única casa no género que tem ao seu serviço pessoal
técnico que pertenceu àquela Companhia, tomando res-
ponsabilidade em todos os concertos que lhe sejam con-
fiados. **Preços da tabela e acabamento garantido.**

R. HORTA SÉCA, 9 Tel. 22942



Kern
AARAU
SUISSE

Boîtes de compas de précision



INSTRUMENTOS
DE PRECISÃO

Kern
AARAU

TAQUEÓMETROS

ALÍDADES

TEODOLITOS

BINÓCULOS

Vendas a retalho
em todas as casas
da especialidade

AGÊNCIA EM LISBOA

Rua dos Fanqueiros, 15, 2.^o

Policlínica da Rua do Ouro

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2º Telef. 26519

Dr. Armando Narciso — Medicina, coração e pulmões
 AS 5 HORAS

Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral, operações
 AS 5 HORAS

Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias
 AS 10 HORAS

Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sifilis
 AS 6 HORAS

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia
 AS 3 HORAS

Dr. Mario de Mattos — Doenças dos olhos
 AS 2 HORAS

Dr. Mendes Bello — Estomago, fígado e intestinos
 AS 4 HORAS

Dr. Filipe Manso — Doenças das crianças
 AS 12 HORAS

Dr. Casimiro Affonso — Doenças das senhoras e operações
 AS 2 HORAS

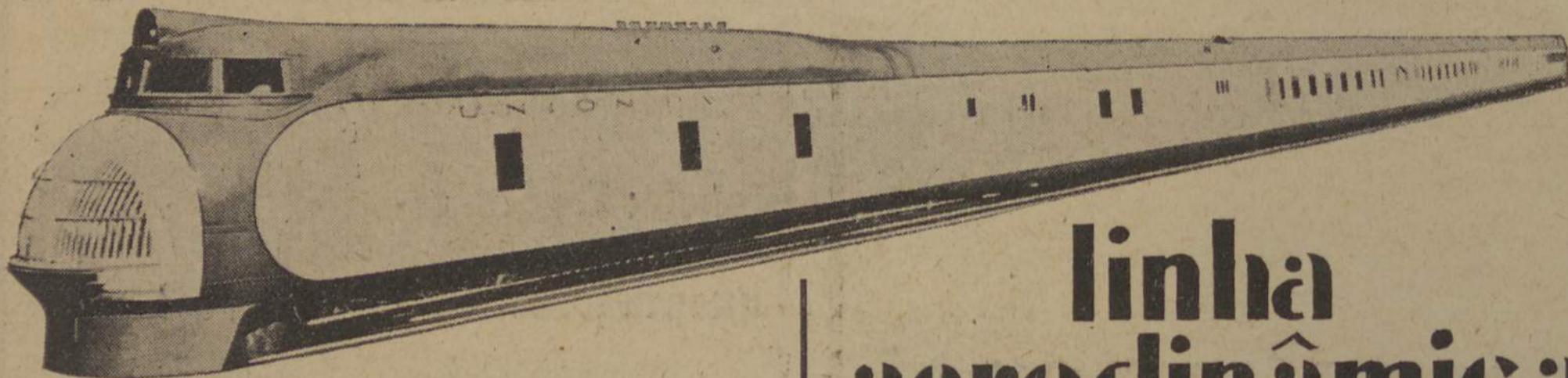
Dr. Francisco Calheiros — Garganta, nariz e ouvidos
 AS 3 1/2 HORAS

Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese
 AS 12 HORAS

Dr. Aleu Saldanha — Raio X
 AS 4 HORAS

ANÁLISES CLÍNICAS

1935

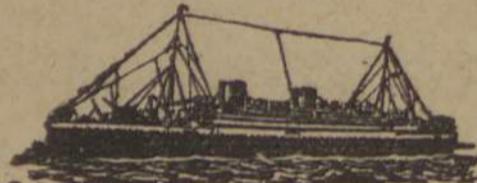


120 milhas á hora

O novo combóio aerodinâmico da Union Pacific foi construído inteiramente com ALIAÇÕES de ALUMINIO, exceptuando a instalação da força motriz, jogos de rodas de aço, longarinas, carlingas e cabeçotes. Durante a primeira viagem alcançou a pasmosa velocidade de 120 milhas por hora!

Este combóio que mede 376 pés de comprimento, pesa sómente 210 toneladas enquanto que o peso do convencional combóio a vapor é de 700 toneladas aproximadamente. — Esta redução no peso morto permitiu diminuir as despesas de exploração e de tarifas, aumentando a capacidade de transporte de passageiros, rapidez nos percursos, etc.

CONCESSIONÁRIO EXCLUSIVO PARA PORTUGAL
NICOLAS ROMERO - PORTO
141, AVENIDA DOS ALIADOS



Mala Real Inglesa (Royal Mail Lines, Ltd.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 2 5252-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 2 6001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA
DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegrams: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

linha aerodinâmica

O ALUMINIO permitiu a muitas Companhias de Caminhos de Ferro combater com o maior êxito o incremento dos tráficos aéreo e por estradas, que repercutiam em uma redução dos ingressos nos transportes sobre rails.

Os combóios de linhas aerodinâmicas construídos com ALIAÇÕES de ALUMINIO são o meio mais seguro para superar a competência e subjugar o peso morto. — As ALIAÇÕES de ALUMINIO são tão fortes como o aço, PESANDO SOMENTE UM TERÇO. É muito importante poder salvar estas duas terceiras partes do peso, quando se considera essencial obter a celeridade a um preço económico.

As vantagens que os combóios aerodinâmicos reportam são:

Diminuição do peso morto
Percursos rápidos
Mais passageiros

Redução do combustível
Tarifas económicas
Aumento de ingressos

Os benefícios obtidos por muitas Companhias de Caminhos de Ferro mediante o dilatado emprêgo do ALUMINIO ultrapassaram todas as expectativas. A cooperação do nosso pessoal técnico está ao seu dispor.

ALUMINIUM UNION LIMITED
LONDRES

Inglaterra

JOSÉ SANTOS, L.^{DA}

COMPRA E VENDA DE PROPRIEDADES
RUSTICAS E URBANAS

ADMINISTRAÇÃO E RECEBIMENTO DE RENDAS

COLOCAÇÃO DE CAPITAL SOBRE HIPOTÉCAS

R. DOS CORREIROS, 101-1.^º
LISBOA — PORTUGAL

TELEFONE 27616

Sociedade Anónima

BROWN, BOVERI & C.º

BADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA

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

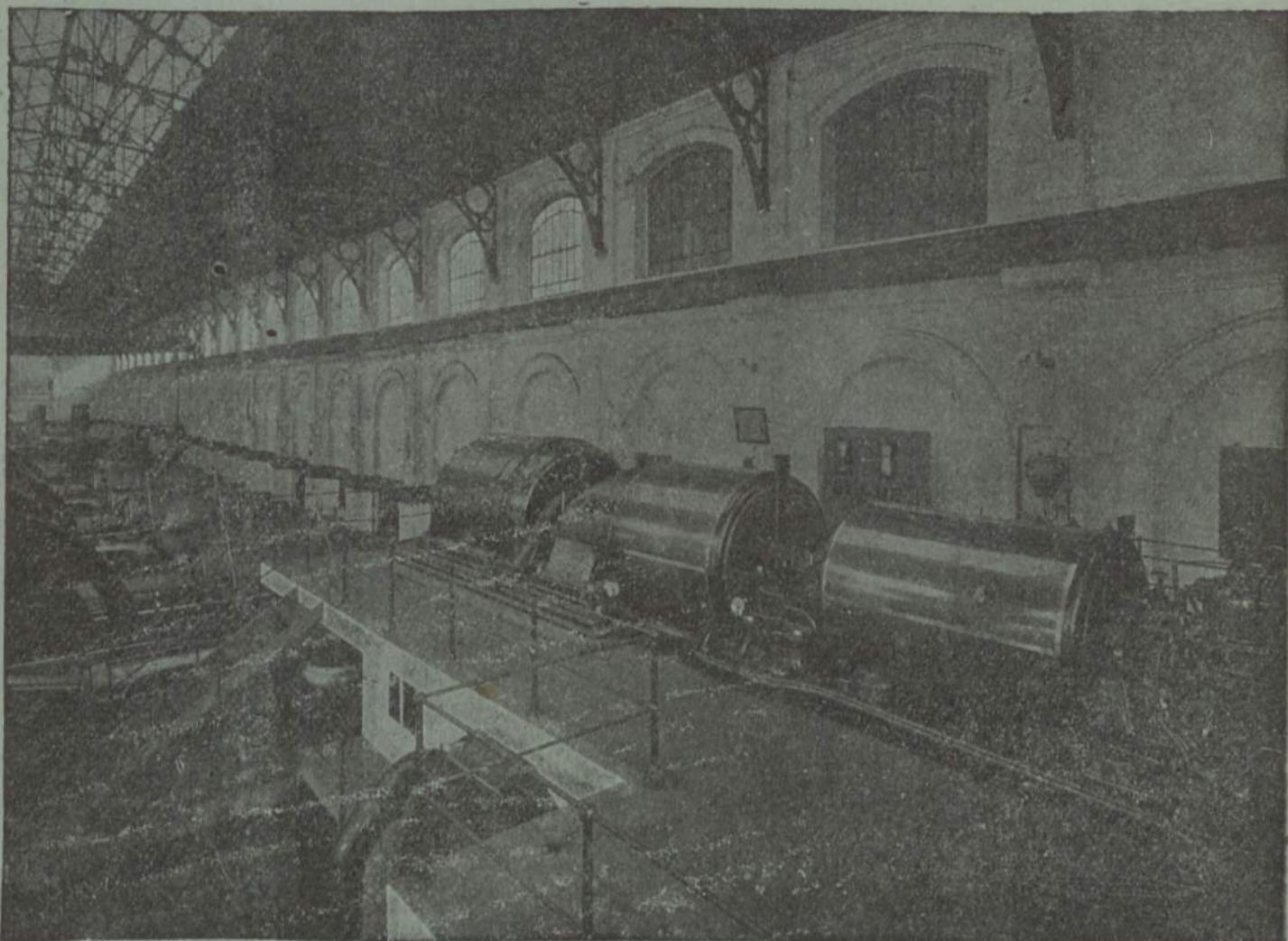
Representante geral:

**EDOUARD
DALPHIN**

ENGENHEIRO-
DELEGADO

Escritório técnico: R. Passos Manoel 191-2.º

PORTO



O turbo grupo a vapor de 5.000 kilowatts da Central de Massarelos, da Companhia Carris de Ferro do Porto



EUROPEIA

COMPANHIA DE SEGUROS

FUNDADA EM 1922

SEGUROS DE INCÊNDIO

SEGUROS MARITIMOS

SEGUROS DE CAUÇÕES

SEGUROS DE AUTOMOVEIS

SEGUROS DE ACIDENTES DE TRABALHO

SEGUROS DE ACIDENTES INDIVIDUAIS

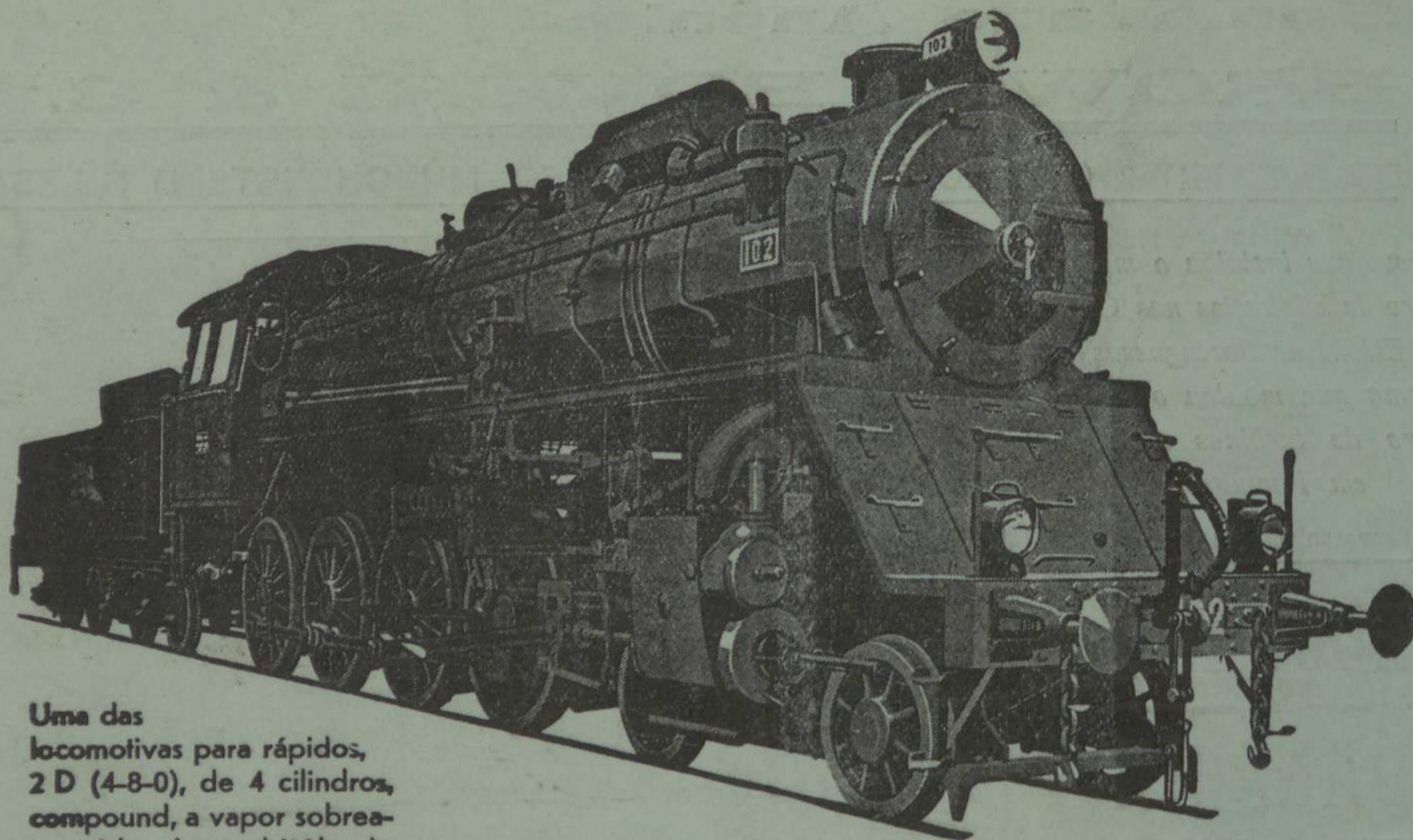
SEGUROS DE ROUBOS E DE TUMULTOS

SEGUROS DE RESPONSABILIDADE CIVIL

SEGUROS DE MERCADORIAS E BAGAGENS EM

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO

SÉDE EM LISBOA -- Rua Nova do Almada, 64, 1.º -- TELEFONE 20911



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

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

Há já mais de meio seculo

que as locomotivas "Henschel" são conhecidas e preferidas em Portugal e suas Colônias, onde as mesmas se tem qualificado.

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguêses da Metrópole e Ultramar.



REPRESENTANTE GERAL
para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS
Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA

HENSCHEL & SOHN A.G.
KASSEL - ALLEMANHA