

13.º do 56.º ano  
Caminhos de Ferro Portugueses  
CONTABILIDADE CENTRAL  
Lisboa, 1 de Julho de 1944

Número 1357

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

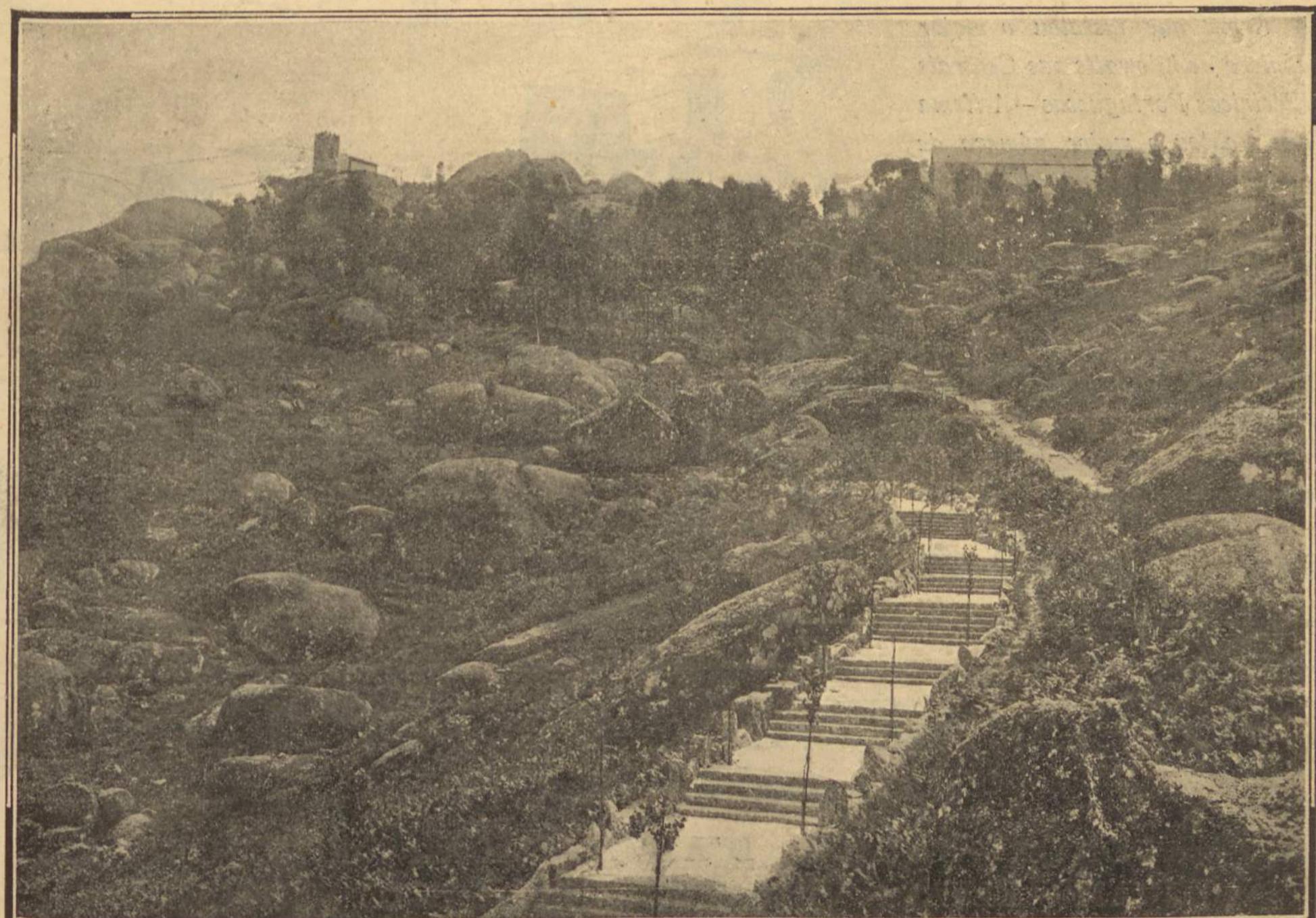
FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO  
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»  
6, Rua da Horta Séca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo  
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas  
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria  
C A M I N H O S D E F E R R O

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
Rua da Horta Séca, 7, 1.º  
Telefone P B X 20158 — LISBOA



GUIMARÃES — PENHA — Caminho para peões

## Livraria Escolar

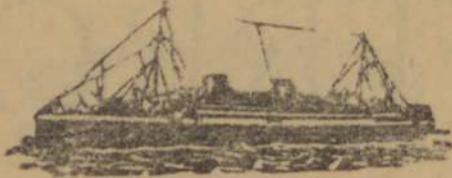
ESPECIALIZADA EM ARTIGOS  
ESCOLARESRUA DOS ANJOS, 12-E  
LISBOA

## T. S. F.

MARCAS DE PRIMEIRA CATEGORIA. APARELHOS  
— PARA OS AMADORES DE BOA MÚSICA —

PEÇA UMA DEMONSTRAÇÃO

R. Rafael de Andrade, 18-1.º - LISBOA



## MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruña, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passageiros e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-5-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 46001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

## Sociedade Anónima Brown, Boveri &amp; Cia

## BADEN — SUISSA

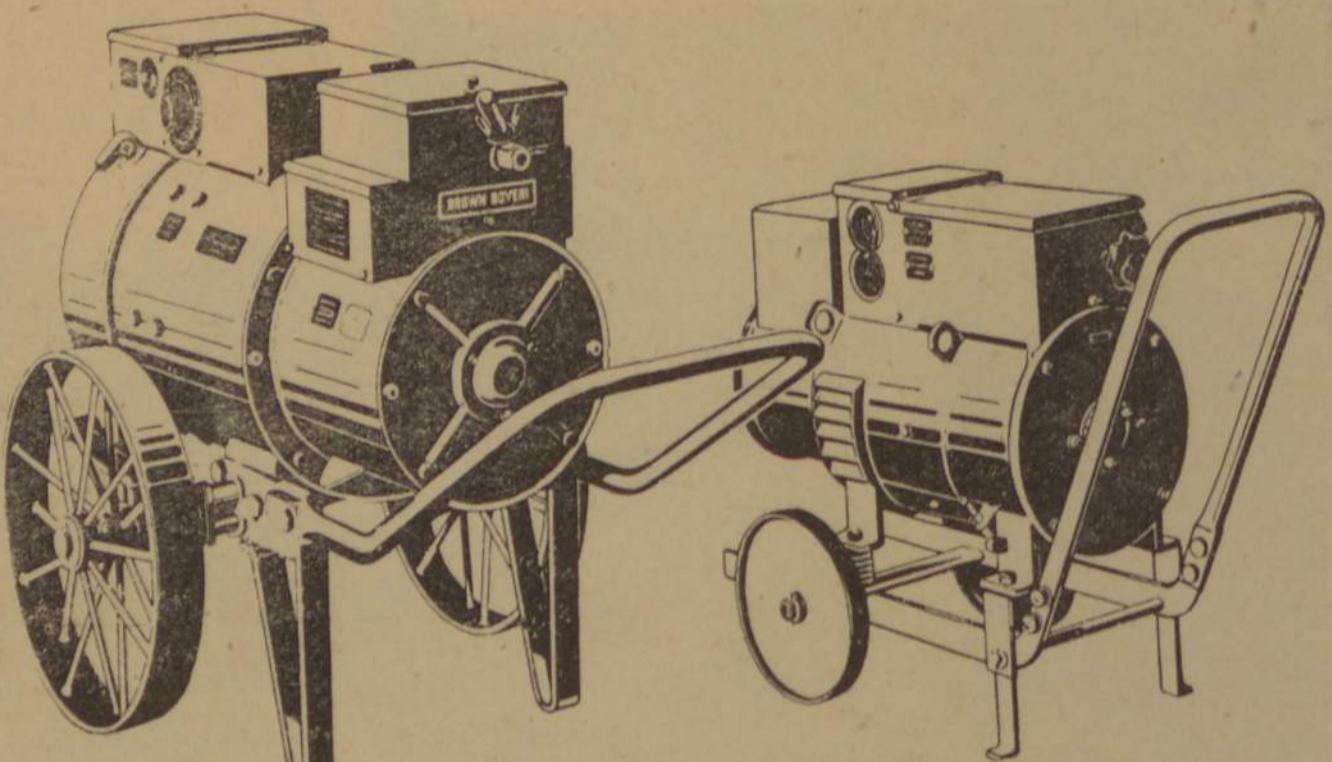
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas — A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral  
para Portugal e Colónias:

## EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manuel, 191-2.º — PORTO



Grupos transportáveis para a Soldadura eléctrica pelo arco  
em corrente contínua de 80-160 A e 240-300 A

## EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

S. A. R. L.

VALENÇA — BARCA D'ALVA — VILAR FORMOSO  
BEIRAM — ELVAS — VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

RUA DO ARSENAL, 124-1.º

Telefone 2 9374/78  
End. Teleg. TRANSPORTES

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938  
End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

P O R T O

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone : P BX 2 0158; Direcção 2 752

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

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 5 — Telefone 893

# 1357



1 — JULHO — 1944



# ANO LVII

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

Africa (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVEZ  
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO  
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR  
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU  
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO:

MIGUEL COELHO  
ALEXANDRE SETTAS  
REBELO DE BETTENCOURT  
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Coronel de Engenharia ABEL URBANO  
Capitão de Engenharia MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Engenharia JAIME GALO  
Major HUMBERTO CRUZ  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR  
ANTÓNIO MONTEZ  
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
RAÚL ESTEVEZ DOS SANTOS

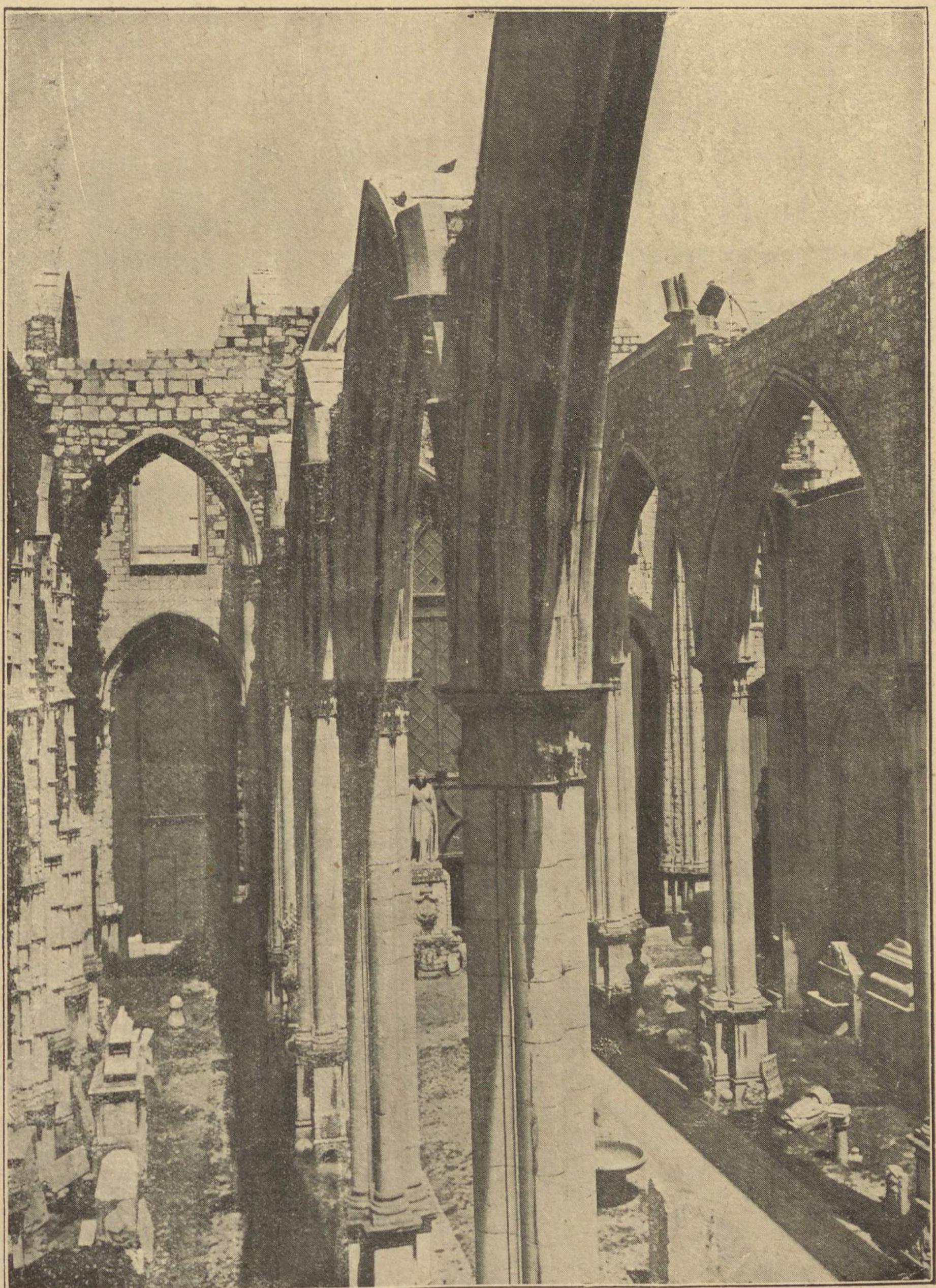
COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Lisboa — Ruínas do Convento do Carmo, onde repousam os restos do Santo Condestável . . . . .	263
Direcção Geral de Caminhos de Ferro . . . . .	265
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses . . . . .	267
Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal (Linhas do Vale do Vouga) . . . . .	269
Imprensa . . . . .	270
5.º Aniversário do Grupo Desportivo Estoril Praia . . . . .	270
Parte Oficial . . . . .	271
Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta . . . . .	271
A Guerra e os Caminhos de Ferro . . . . .	272
Há 50 anos . . . . .	274
Publicações recebidas . . . . .	274
O que todos devem saber . . . . .	275
Linhos Estrangeiras . . . . .	275



*LISBOA — Ruínas do Convento do Carmo, onde repousam os restos do Santo Condestável*

# **DIRECÇÃO GERAL**

---

## **de Caminhos de Ferro**

---

### **Relatório referente ao ano de 1942**

**E**STÁ finalmente publicado o relatório apresentado pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro referente ao exercício de 1942. Subscreve-o o ilustre Engenheiro Director Geral sr. Rogério Vasco Ramalho.

Não são, porém, devido às circunstâncias do momento crítico que se atravessa, optimistas as palavras de abertura desse documento.

É assim, textualmente, que o sr. Engenheiro Vasco Ramalho abre o Relatório em questão:

«Durante o ano de 1942, acentuaram-se, como era de esperar, as dificuldades derivadas das condições de guerra.

Agravou-se a escassez e carestia dos materiais e combustíveis de importação, tendo que se entrar francamente a consumir lenha, como recurso que vinha já sendo utilizado em pequena escala. Uma série de medidas promulgadas pelo Governo procurou assegurar o abastecimento desta, com regularidade, e que o seu preço não subisse arbitrariamente.

Esta intensificação do emprêgo de lenha produziu uma repercussão notável no pro-

blema dos transportes. A capacidade de transporte foi diminuída pela insuficiência de carvão e pela impotência da lenha e uma parte maior do transporte passou a ser empregada com o combustível de recurso sofrendo, consequentemente, uma redução o transporte a oferecer ao público.»

É preciso não esquecermos que, com a guerra, a camionagem foi entrando em crise, e que esta se agravou consideravelmente, a ponto de muitos dos seus serviços terem passado para os caminhos de ferro, exigindo-lhes, portanto, um esforço superior às suas disponibilidades.

A propósito, o sr. Engenheiro Vasco Ramalho faz este esclarecimento:

«A falta de combustíveis líquidos e de pneus, reduzindo o transporte por estrada, fez afluir ao caminho de ferro ainda mais pedidos de vagões. Muitas mercadorias que normalmente deveriam ser encaminhadas para a via marítima e fluvial, acorreram também ao caminho de ferro, porque, desde o condicionamento das suas tarifas, era mais barato o custo de transporte pela via

férrea do que por aquelas vias naturais, onde não se verificava o mesmo condicionamento. O atraso no fornecimento de vagões aumentou, não só porque diminuira a faculdade de oferta, como porque aumentava também a procura de transportes por caminho de ferro.»

É de alto interesse a leitura dêste Relatório. E porque o público em geral terá vantagem em conhecer algumas das suas passagens, a-fim-de que seja devidamente informado de certas medidas que tiveram de ser tomadas, vamos passar a transcrever algumas delas.

Na segunda página do Relatório escreve-se o seguinte:

«Limitado como estava o percurso total dos comboios à existência e à facilidade de abastecimento de combustível, e havendo que resolver o problema do abastecimento da população, dos serviços públicos ou de utilidade pública e das matérias primas às indústrias principais, forçoso se tornava utilizá-lo por forma mais conveniente ao interesse geral. Foi assim que houve que reduzir e até aumentar um pouco o percurso dos comboios de mercadorias.»

Uma outra passagem que merece ser registada e para a qual chamamos a atenção dos leitores:

«Um factor grandemente perturbador

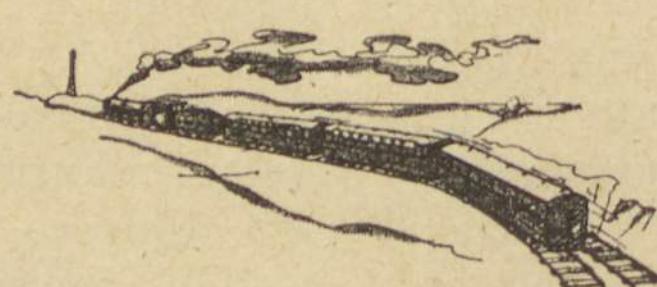
da regularidade do transporte em geral é o transporte maciço, e muitas vezes de afogadilho, de mercadorias que têm época própria de distribuição ou recolha e que existindo já em tempos normais, tomou grande relêvo na presente situação. É, no entanto, possível atenuar o inconveniente causado, já pela antecipação do transporte, no primeiro caso, para abastecer núcleos distribuidores nas zonas de consumo, já pela criação de celeiros ou armazens regionais donde, no segundo caso, se faça, em débito constante, a saída para o consumo.»

Noutra página encontramos este comentário:

«As circunstâncias difíceis da época que atravessamos vieram ainda dar muito relêvo ao instrumento de utilidade pública que é o caminho de ferro, quanto é menor a sua vulnerabilidade, em relação aos outros meios mecânicos de transporte, e maior a sua adaptabilidade às mais adversas e variáveis condições de exploração.»

Adiante, nas outras páginas, publicam-se documentos importantes referentes a todas as actividades ferroviárias, aplicação de impostos, movimento de passageiros e mercadorias, trabalhos, reparações e beneficiações nas diversas linhas.

À Direcção Geral de Caminhos de Ferro agradecemos a oferta do seu Relatório.



# Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

## APROVAÇÃO DO RELATÓRIO E CONTAS DO EXERCÍCIO DE 1943

O dia 24 de Junho, reuniu-se a assembleia geral de accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sob a presidência do sr. dr. Bustorff Silva, para apreciação do Relatório e contas do exercício de 1943.

Foi ouvida com muito interesse a leitura dêsse relatório, que apresentou como saldo positivo da exploração no exercício do ano findo a quantia de 65.836.956\$85, quando, no ano anterior, tinha sido de esc. 47.178.434\$00. Se se abaterem a êstes saldos os encargos provenientes de contratos e regulamentos, nas importâncias de esc. 8.575.707\$00 e 5.034.227\$76, obtêm-se os produtos líquidos dos dois exercícios ou seja de 57.261.249\$45, em 1943, e de esc. 42.144.256\$24, em 1942. Pela primeira vez, depois de 1910, regista-se um saldo disponível de 1.298.010\$00, destinado ao pagamento de dividendos — 2\$05 a cada acção privilegiada e 2\$83,5 a cada acção ordinária, ambos cativos de impostos. Para conta nova reservou-se, ainda, a quantia de 52.368\$75.

O relatório acusou aumento de tráfego nêstes últimos exercícios, que foi realmente avultado, chegando as receitas, em 1943, a atingir, na antigá rête da C. P., esc. 296.741\$748\$45, quando, em 1939, as receitas não passaram de 156.041.814\$17.

Em todas as rôdes da exploração a cargo da C. P. o aumento de receitas, em 1943, em relação às do ano anterior, foi de 74.938 contos e o aumento de despesas de 62.285 contos, do que resultou um aumento de saldo de 12.663 contos.

O sr. Filipe Reis, que comentou, com o mais vivo interesse da assembleia, a actividade da emprêsa, apresentou uma proposta para a nacionali-

zação do capital da Companhia, isto é, a conversão do capital representado em francos em escudos. Em seguida o sr. Agostinho Paiva apresentou a proposta de que a verba destinada ao pagamento do dividendo aos accionistas fôsse reforçada com mais mil contos, também para remuneração do capital accionista, e tendo defendido o critério de que conviria rescindir o contrato para a exploração das linhas do Estado.

O sr. Armando Sampaio defendeu o alvitre de que a Companhia devia preparar um plano geral de transportes para ser adoptado após a guerra. O sr. dr. Jaime Azancot, a quem foi, em seguida, concedido o uso da palavra, discordou da proposta da nacionalização do capital da emprêsa, tendo-se também ocupado da situação do pessoal ferroviário.

O sr. Cardoso Leitão afirmou que se tornava absolutamente necessário regularizar, da parte do Estado com a Companhia, os prejuízos que resultam do contrato de arrendamento dos Caminhos de Ferro do Estado, os quais ascendem a 117.914 contos, devendo por êste facto ser modificadas as condições em vigor. Por sua vez, o sr. Secundino Branco Júnior apresentou a proposta de que a verba destinada para dividendo às acções fôsse de preferência aplicada na melhoria das remunerações do pessoal.

### Importantes declarações do presidente do Conselho de Administração

Nesta altura da discussão do Relatório, levantou-se o sr. eng.º Vasconcelos Correia, ilustre presidente do Conselho de Administração. O seu dis-

curso é breve. Mas as suas palavras são calmas, incisivas, precisas.

Começou por discordar da proposta da nacionalização do capital, porque, em seu entender, não era oportuna. Depois, em referência à remuneração do pessoal, afirmou que a C. P. nunca deixará de lhe prestar a atenção devida. Em dois anos, o pessoal recebeu já um aumento que atinge quase 25 por cento. Por outro lado, verifica-se o grande interesse que a situação do pessoal tem merecido à Companhia, não devendo ninguém ignorar que esta, muito antes mesmo de haver sido estabelecido o abono de família, já o concedia a todos os seus servidores. Quanto à aplicação da verba de mil contos para maior remuneração ao capital accionista, afirmou que era forçado a discordar dela, visto que sendo o saldo de ganhos e perdas apenas de 58 contos, dêle, evidentemente, não se podia tirar mil.

No prosseguimento das suas considerações, o sr. eng.º Vasconcelos Correia declarou que julga conveniente que o capital accionista seja sempre remunerado e, em resposta a algumas observações que, a propósito, lhe foram feitas, acrescentou que a Companhia tem procurado melhorar o seu material, continuando a recebê-lo, devendo em breve estar de posse de 800 vagões, que tantos são os que adquiriu. Finalmente, referindo-se aos trans-

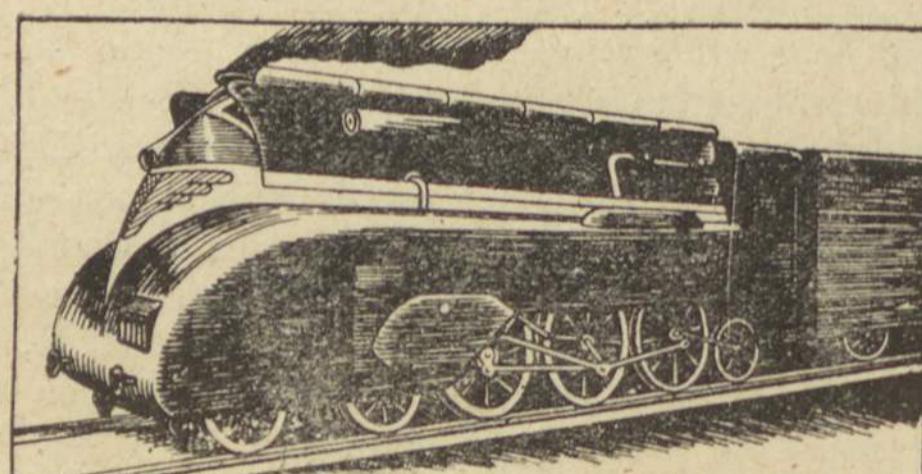
portes de mercadorias, anunciou que o governo tem pronto um estudo para a coordenação dos transportes, da camionagem e do caminho de ferro, devendo ser oportunamente postas em prática as medidas ajustadas.

Seguidamente, o sr. Levindo Alves propôs que da verba destinada ao pagamento do dividendo se retirassem 25 por cento para o Orfanato Ferroviário da C. P.

Depois da assembleia ter ouvido os srs. dr. Bustorff Silva e Fausto de Figueiredo, foi recusada a admissão às propostas formuladas pelos srs. Agostinho Paiva, Secundino Branco Júnior e Levindo Alves, tendo-se deliberado registar na acta a do sr. Filipe Reis, respeitante à nacionalização do capital da Emprêsa.

Depois de a assembleia ter guardado um minuto de silêncio pela memória do engenheiro Duarte Pacheco aprovou-se o relatório do Conselho de Administração e o parecer do Conselho Fiscal.

Foram reeleitos: a mesa da assembleia geral, da presidência do sr. dr. Bustorff Silva; os srs. eng.ºs Vasconcelos Correia e Fausto de Figueiredo, para o Conselho de Administração; o sr. dr. António Centeno, para o Conselho Fiscal e os srs. drs. Bustorff Silva, Abel de Andrade e Orlando de Melo do Rêgo para a Comissão prevista no art. 15.º dos Estatutos da Companhia.



# Sociedade de Construção e Exploração

## de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal

### LINHAS DO VALE DO VOUGA

*Trabalhos e melhoramentos realizados em 1943*

**A**S colunas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* vêm inserindo com regularidade a relação de obras e melhoramentos que se registam nas companhias ferroviárias do país. É por meio dessas relações que o público é informado da actividade das respectivas gerências dessas companhias e do seu interesse por melhoramentos que vindo desenvolver os seus serviços defendem também a comodidade dos passageiros e a eficiência do tráfego.

Nunca, ao fazer êsses registos, nos esquecemos de salientar as circunstâncias anormais e difíceis do momento, a impossibilidade de importar determinados artigos e materiais de construção, empregados nas linhas e transportes ferroviários, para exaltar, com justiça, o esforço dos engenheiros e técnicos portugueses que, na gerência das companhias de caminho de ferro, conseguem, com os recursos próprios do país, melhorar as linhas e os meios de transporte, de modo a evitar transtornos e prejuízos ao comércio e à indústria do país.

Hoje, vamos registar os principais trabalhos e melhoramentos levados a efeito, durante o ano transacto, pelos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga. Foram, como se vai ver de seguida, muito importantes os trabalhos realizados nessa linha.

#### Serviço de Via e Obras

Além dos trabalhos de conservação corrente de via e edifícios, fizeram-se os seguintes:

Mudança e ampliação do apeadeiro de Carvoeiro para permitir a construção e servir bem uma fábrica de destilação de madeira que ali se instalou;

Construção de uma casa de guarda ao klm. 32,600 do ramal de Aveiro;

Vedaçāo da gare de Espinho-Praia com grades de cimento armado;

Grandes reparações dos edifícios das estações de Oleiros, S. João da Madeira, Oliveira de Azeméis, Branca, Ribeiradio, S. Vicente, Termas de S. Pedro do Sul e Macinhata.

Idem nos cais de Ribeiradio e S. Pedro do Sul.

Construíram-se também as linhas para serviço da estação do Campo, a abrir em breve, o seu cais descoberto e barraca de madeira provisória, até construção do edifício definitivo.

#### Serviço de Material e Tracção

Há a registar neste Serviço, além das grandes reparações e levantes periódicos habituais efectuados em locomotivas, carruagens e vagões, efectuaram-se de modo a merecerem destaque os seguintes trabalhos novos:

Grande reparação e transformação da Ambulância Postal Pyfv-1 com o fim de reduzir o seu peso e melhorar nela as condições de trabalho. Para isso foi suprimido o lanternim, ficando o tejadilho corrido; foram reduzidos os estribos e corrimãos apenas aos espaços ocupados pelas portas; foram no sistema de aquecimento substituídos os tubos de ferro por tubos de latão; foi substituída a iluminação a acetilene por iluminação eléctrica; foi melhorado o sistema para pendurar as malas e alterado o número e disposição dos cacificos, foi coberta a corticite a parte do soalho destinada à correspondência, etc., resultando diminuição de peso de cerca de 2.500 kgs.

#### Construção da automotora Dmyf-1

Não é novidade para ninguém a existência, na Sernada, das oficinas desta companhia, e que nessas oficinas, dotadas de excelentes maquinismos, estão aptas não só a realizar reparações mas também a

# Imprensa

## «O COMÉRCIO DO PORTO»

Em 2 de Junho, completou 89 anos de publicação *O Comércio do Porto*, que, pela sua extensa folha de serviços prestados à região nortenha, bem pode considerar-se um dos mais nobres e valiosos patrimónios da bela e progressiva capital do Norte.

Os nossos cumprimentos.

## «JORNAL DE NOTÍCIAS»

Também no mesmo dia entrou em novo ano de actividade o *Jornal de Notícias*, que soube igualmente conquistar uma posição brilhante na Imprensa do país. O Pôrto, especialmente, deve-lhe inúmeros serviços e algumas iniciativas de relêvo.

As nossas saudações.

## «DIÁRIO DO ALENTEJO»

Com um número extraordinário, em que, a parte de selecta colaboração, aparece uma desenvolvida secção publicitária, celebrou o *Diário do Alentejo*, de Beja, a entrada no seu décimo terceiro ano de actividade jornalística.

À sua ilustre Direcção enviamos os nossos melhores cumprimentos.

construir excelentes carruagens, sem necessidade de recorrer à importação.

A construção da automotora Dmyf-1 para mercadorias, realizada pela adaptação do chassis de um camião Brockway, utilizando o respectivo motor é uma demonstração dessa capacidade construtora.

O chassis adaptou-se pelo processo já utilizado nas automotoras anteriormente construídas, e aplicou-se um diferencial Panhard, adaptado como nos outros.

Trabalha a gás pobre, com gasogénio do Instituto Português de Combustíveis, que tem dado o melhor resultado.

O gerador e o filtro, constituídos por dois corpos cilíndricos, foram colocados à rectaguarda de um e outro lado e resguardados da caixa por chapa de ferro.

A caixa é de madeira e é fechada por painéis de rête sendo o tejadilho de lona sobre rête de arame zincado e tem as portas de correr.

Esta automotora destina-se ao transporte rápido de mercadorias, em especial peixe, até 2.000 kgs. podendo na cabine transportar também 3 pessoas além do motorista.

## 5.º Aniversário do Grupo Desportivo Estoril Praia

O 5.º aniversário do Grupo Desportivo Estoril Praia, celebrado no dia 4 do corrente, serviu de pretexto a uma bela e comovente manifestação de solidariedade, estima e alto apreço da parte do Estoril Plage pelos seus empregados, a quem foram distribuídos diplomas.

Numerosa e selecta assistência encheu e animou o salão de festas do Grupo Desportivo. Presidiu à sessão o sr. major Silva e Costa, em representação do Chefe do Estado, ladeado pelos srs. capitão José Pessoa, presidente da Câmara Municipal de Cascais; dr. Marques Guedes, presidente do Conselho de Administração do Estoril Plage; Guilherme Cardim, Virgílio Figueiredo e 1.º tenente Pereira Braga, administrador daquela emprêsa; coronel Lencastre, administrador daquele concelho; José Florindo de Oliveira, da Sociedade de Propaganda de Cascais; João Gaspar, da Santa Casa da Misericórdia de Cascais e eng.º Abreu Neves, da Junta de Turismo.

O sr. dr. Marques Guedes referiu-se ao significado da festa, dizendo que os prémios atribuídos tinham o propósito de consagrar o trabalho dos excelentes e delicados colaboradores do Estoril Plage.

Seguiu-se a distribuição dos prémios e diplomas a 54 funcionários, tendo procedido à chamada dos premiados o sr. Guilherme Cardim.

O veículo assenta à frente sobre um bogie do tipo das já anteriormente construídas para as outras automotoras.

## Serviço do movimento

Continuou-se a instalação de postos telefónicos nas mais importantes passagens de nível, com a cooperação da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro. A situação desses postos é a seguinte: Kms. 4.170, (Gulhe); 36.350, 38.050, (Travanca de Macinhata); 48.170, 53.360, 54.190, 57.000, 64.190, 132.020 (Travanca de Bodiosa); 32.600 (Ramal de Aveiro).

São estes os principais trabalhos e melhoramentos realizados no decorrer do ano de 1943 pelos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, uma das mais privilegiadas regiões do país, sob o ponto de vista turístico e sob o ponto de vista industrial. Escusado será repetir que esta Sociedade ferroviária tem procurado servir o melhor possível os interesses superiores do Vale do Vouga.

P A R T E      O F I C I A L  
M I N I S T E R I O D A S O B R A S P U B L I C A S E C O M U N I C A Ç Õ E S

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 123, de 29 de Maio de 1944, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que sejam aprovadas, provisoriamente, as seguintes contas de garantia de anuidades (juros e amortização) apresentadas pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, das linhas férreas seguintes:

Da Boavista à Trindade, relativa ao 1.º semestre do ano em decurso (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho) e que à referida companhia seja paga a quantia de 606.610\$38:

Da Senhora da Hora à Trofa, relativa ao mesmo período e que à mesma companhia seja paga a quantia de 818.787\$12.

O «Diário do Governo», n.º 101, II série, de 2 de Maio, publica o seguinte:

**Repartição de Exploração e Estatística**

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 25 do corrente mês de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, o projecto de aditamento à classificação de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alterados os preços de transporte aplicáveis, segundo a tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, a palhas, erva seca e feno seco.

O «Diário do Governo», n.º 109, II série, de 12 de Maio de 1944, publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despachos de 2 do corrente mês de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, os seguintes projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses:

De aditamento à tarifa especial n.º 1 (Passageiros-Bilhetes de combóios tranvias), pelo qual são alterados os artigos 8.º, 9.º e 15.º daquela tarifa e substituído o quadro de preços correspondente à 4.ª zona, que, por este aditamento, é reduzida em extensão às estações de Coimbra e Mealhada;

De aditamento à classificação geral de mercadorias pelo qual são alterados os preços aplicáveis, segundo a tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, ao transporte de cal hidráulica e de cimentos hidráulicos.

O «Diário do Governo», n.º 125, de 31 de Maio de 1944, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 23 do corrente, de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, o projecto, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aditamento, à classificação geral de mercadorias, pelo

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

**Aprovação do Relatório e Contas do último exercício**

**N**A tarde de 26 de Junho reuniu-se a Assembleia Geral dos Accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, sob a presidência do sr. Fausto de Figueiredo, secretariado pelo sr. Secundina Branco Júnior.

Fizeram-se representar 14.499 acções.

Assistiram os comissários do Governo, srs. coronel Esmeraldo de Carvalhais e David Pestana. Depois de aprovado um voto de sentimento, proposto pelo Conselho de Administração, pela morte do engenheiro Duarte Pacheco, falou o accionista eng.º Azevedo, que pediu esclarecimentos sobre o funcionamento do «Comité de Paris», e em seguida, ao ser discutido o relatório, usaram da palavra os accionistas srs. dr. Campos Figueira, Santos Ferro e o sr. Lucas Coelho dos Reis.

Foram aprovados por unanimidade o relatório e contas, tendo sido reeleitos os administradores srs. dr. Fernando Martins de Carvalho, dr. António Augusto Amaral de Figueiredo, eng.º Francisco Leite Pinto, José António Marques e tenente João Maria Pereira Braga, tendo como suplentes os srs. Varão Botelho e José Simão.

qual são unificados e alterados os preços aplicáveis, segundo a tarifa especial n.º 1, de pequena velocidade, aos transportes de celulose, massa de madeira, massa de papel, pasta de papel e polpa de madeira.

O «Diário do Governo», n.º 101, II série, de 2 de Maio de 1944, publica o seguinte:

**Repartição de Estudos, Via e Obras**

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 67<sup>m</sup>²,30, à esquerda da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 101,756,20 e 101,766,35, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de S. Vicente de Lafões, concelho de Oliveira de Frades, distrito de Viseu, e confronta ao norte, com Américo Pereira da Costa, ao sul com o caminho de ferro, ao nascente com o caminho e ao poente com Américo Pereira da Costa e Custódio Ferreira Martins.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

# A Guerra

## e os Caminhos de Ferro

XCVI

«R.» diz que Fortalezas Voadoras bombardearam depósitos de material ferroviário em Brod, na Iugoslávia, na principal linha entre Belgrado e Zabreg. Aviões Liberators atacaram, também, Mostar, a cerca de setenta quilómetros a Nordeste de Split e os depósitos de material ferroviário de Bihac, cerca de setenta quilómetros ao Norte de Zara.

Bombardeiros pesados e médios do Comando Estratégico atacaram comunicações nas zonas de Varesa e de Piombino. Bombardeiros médios, da Aviação Tática alvejaram objectivos ferroviários de Poggibonsi, Livorno, Orvieto e Valdarno. Foram, também, visados navios no pôrto de Livorno.

Parques ferroviários em Treviso, Mestre, Bolonha e Ferrara foram atacados por bombardeiros pesados.

Na Bélgica, foi, pela primeira vez, atacado o centro ferroviário de Hasselt caindo inúmeras bombas nos entroncamentos ferroviários. Em Coxide, foram também atingidos entroncamentos e oficinas das fábricas que ficaram a arder.

— O comunicado da R. A. F. diz que aviões do Comando de Bombardeiros realizaram violentíssimos ataques a objectivos ferroviários de Ville Neuve, Saint Georges, próximo de Paris, e de Lille. Aviões Mosquito bombardearam Mannheim e outros objectivos da Alemanha ocidental. Foram colocadas minas em grandes extensões de águas inimigas. Não regressaram à base onze dos aparelhos da R. A. F.

Lille é um dos principais entroncamentos ferroviários do Norte da França e já foi bombardeada muitas vezes, tanto pela aviação britânica como pela americana. Encontram-se ali importantes fábricas metalúrgicas e outras produzindo aço e locomotivas eléctricas para a Alemanha. Ville Neuve, Saint Georges, que fica na confluência dos rios Yers e Sena, a Sueste de Paris, é também importante entroncamento ferroviário.

— Telegrama de Londres, transmitido pela «R.» diz que bombardeiros médios atacaram objectivos ferroviários de Stena e de Ancona e pontes nas regiões de Montalto di Castro e Certaldo. Foram atacados por bombardeiros ligeiros, objectivos fer-

roviários de Fabriano. Caças-bombardeiros, por sua vez, visaram outros objectivos ferroviários nas proximidades de Arezza e de Pontacieve e pontes, depósitos de abastecimentos, estações ferroviárias e posições de artilharia ao Sul de Roma e a navegação inimiga ao largo da costa da Dalmácia.

— «U. P.» informa em telegrama de Nápoles que fortalezas voadoras, escoltadas por Lightnings, efectuaram um novo ataque às instalações ferroviárias de Belgrado. Foram também bombardeados parques as estações ferroviárias de Sofia.

— «D. N. B.», em telegrama de Ankora, diz que a imprensa de Iztambul continua a comentar o discurso de Hull. O «Vatan» crê que os aliados não podem contar com efeitos decisivos resultantes da suspensão das trocas comerciais entre os neutros e a Alemanha. A situação não pode piorar, grandemente, para o Reich, pois os aliados já dificultam o transporte das mercadorias de origem germânica ou destinadas à Alemanha, por meio de bombardeamentos dos entroncamentos dos caminhos de ferro.

— «R.» diz que se anuncia, oficialmente, que bombardeiros médios da Aviação Tática, alvejaram objectivos ferroviários de Piombino e de Ancona. Caças-bombardeiros atacaram pontes de caminho de ferro e outras instalações da região de Florença. Os caças-bombardeiros visaram as pontes ferroviárias de Civita Nuova e San Elfídio. Caças do Comando Costeiro e caças-bombardeiros martelaram transportes em caminhos de ferro e estradas, na região de Metkovios.

Diz também que o Comando de Bombardeiros enviou para o ataque ao continente mais de 1.100 aviões. Os principais objectivos foram centros ferroviários da Alemanha, da Bélgica e da França. Foram violentamente bombardeados objectivos de Colónia, de Ottignies, a cerca de 22 quilómetros a Sueste de Bruxelas: de Lens, de Pas de Calais e de La Chapelle, arrabaldes de París. Na ocasião do ataque a Colónia, a cidade estava coberta de nuvens, mas as primeiras informações indicam que o bombardeamento foi bem concentrado. Os outros objectivos ferroviários foram claramente identificados e caiu sobre eles grande peso de bombas.

— Na Sérvia ocidental, próximo de Ivanica e na margem do rio Ibar, as forças búlgaras têm sido aumentadas consideravelmente. Na Croácia, o inimigo sofreu uma pesada derrota em Zlobinsusak. Próximo da linha férrea de Brod tentou ataques, mas esta linha férrea foi cortada em 70 pontos. Também os patriotas causaram grandes estragos no caminho de ferro Zagreb-Belgrado. Foi provocado o descarrilamento de dois comboios, próximo de Petrinda e de Brod.

Na Eslovenia, foi provocado o descarrilamento de um comboio na linha Trieste-Lubliana e em

conseqüência da explosão de uma bomba foi destruída uma ponte.

— Bombardeiros médios do Comando da Aviação Tática atacaram pontes na região de Attigliano, objectivos ferroviários de Cecina, o pôrto de Ancona, posições de tropas e depósitos de munições, ao Norte da linha de batalha. Bombardeiros ligeiros alvejaram depósitos de munições de Vale Montone. Caças-bombardeiros visaram objectivos ferroviários a Nordeste de Roma, e posições de artilharia na região de Cassino e de Anzio. Caças do Comando Costeiro realizaram patrulhas ofensivas, contra objectivos ferroviários das regiões de Dubrovnik e de Valona.

Formações médias de bombardeiros atacaram comunicações ferroviárias, tendo como principais objectivos as pontes nas regiões de Orvieto, Incisa e Arezzo.

— Telegrama de Londres diz que aviões do Comando de Bombardeiros atacaram os depósitos ferroviários e de agrupamentos de Chambly, ao Norte de Paris, e os parques ferroviários de Malines, a Nordeste de Bruxelas e de Saint Chislain, perto de Mons.

Os centros atingidos nos sucessivos ataques a objectivos ferroviários são pontos vitais de várias linhas férreas.

Por Malines passam a maioria das linhas férreas belgas Norte-Sul e Leste-Oeste; por Saint

Chislain, a de Bruxelas a Tournai; e por Chambly, a de Paris para Treport.

— «R.», em telegrama de Londres, diz que 1.000 bombardeiros quadrimotores americanos atacaram objectivos alemães. O comunicado oficial do Quartel General Americano diz:

«Poderosissímas formações de bombardeiros pesados, da 8.ª fôrça Aérea dos Estados Unidos, atacaram linhas férreas e parques ferroviários ao serviço de transportes de material de guerra alemão e aeródromos na França, Bélgica e Luxemburgo. Foram alvejados dez objectivos — três parques ferroviários e sete aeródromos. A escolta, também em muito grande fôrça, foi prestada por Mustângs, Lightnings e Thunderbolts, das 8.ª e 9.ª Fôrças Aéreas Americanas.

Os objectivos visados foram: os parques ferroviários de Liège, na Bélgica, perto da fronteira alemã; Thionville, no Norte da França, perto de Metz, e de Luxemburgo; e os aeródromos de Thionville, Saint Dizier, a Oeste de Lancy; Laon, Courvron, Laon Athies, a Noroeste de Reims; Juvincourt; entre Reims e Laon; e Saint Trond e Florennes, na Bélgica.

Enquanto se realizavam estas operações, bombardeiros ligeiros Marauders e Havocs, da 9.ª Fôrça Aérea, atacaram objectivos militares e parques ferroviários no Norte da França e Bélgica. Os bombardeiros foram escoltados por Spitfires e Thunderbolts.



A produção de guerra alemã continua a aumentar. Locomotivas prontas a entrar em ação

# Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Julho de 1894)



## O homem eléctrico

Pelas ruas de Nova York anda um boneco de perto de dois metros de altura, que move os braços, as pernas e a cabeça, e canta árias italianas e inglezas, tudo por meio de electricidade.

A idéa d'este boneco tem por origem o homem a vapor inventado pelo professor Jorge Moore, que andava pelas ruas fumando cigarro e puxando um carro com diversas encomendas. Era uma locomotiva que andava em vez de rodar.

No corpo trazia uma pequena caldeira, alimentada com gazolina, por cima da qual havia um pequeno motor da força de meio cavalo.

Os gases queimados sahiam pela parte superior do casco em forma de pennacho e o veículo servia-lhe de ponto de apoio.

Este boneco andava com uma velocidade de cinco a oito kilometros por hora.

O inventado agora por Kardek alcança desoito por hora, e veste frac e gravata branca, usando botas de ferro bronzeado e solas d'um couro muito forte e resistente.

Os movimentos dos braços são muito regulares, o que faz com que não perca o equilibrio apesar da grande desenvoltura com que anda.

Quando canta abre e fecha a bocca como se realmente contrahisse as cordas vocaes.

Parece que o inventor destina estes bonecos para criados dos grandes restaurantes e cafés, projectando agora fazel-o correr em competencia com os melhores andarilhos do mundo, o que deve ser espectaculo curioso, digno mesmo da iniciativa yankee.

## A tracção electrica

Vae deixando o campo experimental, a questão da tração electrica nos caminhos de ferro e tudo nos faz suppor que n'um futuro bem proximo, ella se torne realidade, utilizada em beneficio do progresso e da civilisação. As primeiras tentativas que se effectuaram, empregando a electricidade como motor ferroviario, foram as de 23 de fevereiro, no Havre, repetidas depois em 4, 5 e 9 de Maio ultimo, em viagens entre Paris e Mantes, n'um percurso de 57 kilometros.

As experiencias dos dias 4 e 5 confirmaram já todas as lisongeiras suposições que se faziam sobre o seu exito, porque *la fusée électrique*, a nova locomotiva estudada pelo distinto engenheiro Heilmann, tendo sahido de Paris no dia 4, rebocando um comboio ordinario de passageiros, fez todo o trajecto, com a velocidade de 65 kilometros por hora e no dia 5 essa velocidade attingiu 75.

N'esta experienca o que mais se desejava saber era a força de tracção da nova machina, e a acção que o seu colosal pezo — 110:000 kilogrammas, exerceia sobre a via e segundo lemos n'um artigo do nosso collega P. Ribera, não ficou restando duvida que o motor electrico poderia dar velocidade muito superior á velocidade ordinaria das machi-

nas a vapor, arrastando contudo comboios de maior composição e pezo.

*La fusée électrique* é manobrada facilmente, apezar da sua complicada aparence, por trez empregados, um encarregado da alimentação da caldeira, outro da condução do vapor e finalmente outro que dirige o apparelho electrico.

A experienca do dia 9, no mesmo trajecto, teve por fim popularisar o bom exito da nova machina.

Compondo-se o comboio de 8 grandes carruagens de 1.ª classe, nas quaes seguiam 240 convidados, o trem sahiu de Paris ás 9 horas da manhã, no meio de aclamações geraes, dando entrada na estação de Mantes, 50 minutos depois.

A empresa da machina Heilmann espera poder reduzir a 45 minutos a duração d'esta viagem, conseguindo por esta forma velocidade superior ás maiores velocidades conhecidas na Europa.

De tudo isto se conclue que a machina electrica está destinada a operar profunda transformação em todo o sistema actual, encurtando prodigiosamente as distancias, estando mesmo já calculado que poderá attingir tal velocidade, que se chegará a fazer em 9 horas o trajecto de Paris a Marselha e em 11 o de Paris a Mónaco.

Curioso é tambem indicar os seguintes calculos, feitos, tomando por base os resultados das experiencias Paris-Mantes, nas quaes *La fusée électrique* alcançou, por vezes, a velocidade de 105 kilometros por hora, aceitando-se, no entanto, como media a de 90 kilometros:

Duração	Valencia d'Alcantara, fronteira	3	horas
da viagem	Madrid .....	7 1/2	,
de	Irun .....	14 1/2	,
Lisboa a	Bordeus .....	17	,
	Paris .....	24	,
	Calais .....	27	,

De Calais a Londres a duração actual da viagem é de 3 1/2 horas.

## Publicações recebidas

«Objectiva» — Revista mensal de fotografia e cinema

Visita-nos, pela primeira vez, a revista *Objectiva*, fundada em 1937, e de que é director, editor e proprietário o sr. Rodrigues da Fonseca. O número presente, constitue, sem dúvida, um grande empreendimento editorial e gráfico, de sugestiva beleza, a que o público, estamos certos, não deixará de corresponder com justiça e carinho.

Agradecendo a visita, cumpre-nos felicitar sinceramente a direcção e os colaboradores artísticos de *Objectiva*.

ESTE NÚMERO FOI  
VISADO PELA  
COMISSÃO DE CENSURA

# O que todos devem saber

## Censura militar à correspondência ou encomendas postais para os Açores, Madeira e Cabo Verde

A Repartição do Gabinete do Ministério da Guerra resolreu chamar novamente a atenção dos remetentes de correspondência ou encomendas postais para os arquipélagos dos Açores, Madeira e Cabo Verde no que diz respeito ao cumprimento das disposições da portaria n.º 10.542, de 29 de Novembro de 1943. Esse diploma não permite o uso de sobrescritos com fôrro de papel de sêda; o envio de cartas ou postais sem indicação bem visível de nome, morada e localidade do remetente; cartas que excedam quatro páginas de papel vulgar ou duas de papel formato comercial; e inclusão de correspondência clandestina, jornais ou folhetos de propaganda, nos volumes, de encomendas postais.

Quaisquer correspondências ou encomendas submetidas à Censura Militar, em que não tenham sido observadas estas instruções, serão destruídas ou devolvidas ao remetente, conforme autorização expressa na citada portaria.

Deliberou-se chamar mais uma vez a atenção para estas normas por se ter verificado que o público, que se havia habituado já à prática de todas as instruções sobre a Censura Militar publicadas na Imprensa, pouco foi recaindo nos velhos hábitos, que tornam excessivamente morosas as operações de censura, e, por consequência, a devolução das malas postais censuradas aos serviços dos C. T. T. para seguirem ao seu destino.

No próprio interesse dos que necessitam escrever para os referidos arquipélagos se relembram estas disposições, a fim de evitar demoras injustificáveis, quer na remessa da correspondência censurada, com a possível perda do paquete mais próximo, quer na distribuição da correspondência chegada e submetida sempre à censura de contra-prova.

## São cidadãos portugueses e como tais sujeitos ao serviço militar, os indivíduos nascidos no estrangeiro, filhos de portugueses, que fixarem residência em Portugal

Foi superiormente esclarecido que todos os indivíduos nascidos no estrangeiro, filhos de pais portugueses, que fixarem ou vierem a fixar residência em Portugal, são cidadãos portugueses nos termos do artigo 18.º do Código Civil e como tal, obrigados ao serviço militar.

Para esse efeito, os indivíduos em tais condições, desde que completem os 20 anos entre 1 de Janeiro e 31 de Dezembro do ano em que devem ser recenseados, ou que já tenham idade superior a esta mas não tenham legalizado a sua situação, devem apresentar-se nos distritos de recrutamento e reserva e mobilização da área onde residem, munidos de um atestado de residência e documentação pela qual provem ser

# Linhas Estrangeiras

**ESPAÑA** O sr. La Porte, professor da Escola Especial de Engenheiros Industriais e sub-chefe de Serviço da "Renfe", num artigo que publicou, recentemente, na revista "Ferrocarriles y Tranvias", defendeu, com interesse, a organização do ensino profissional dos ferroviários, de que, em sua autorizada opinião, hão de resultar vantagens importantes, sob o ponto de vista económico e de serviço.

O distinto engenheiro, ao comentar a formação corrente das equipas encarregadas da condução de locomotoras a vapor, lamenta que a restrita instrução que, em geral, recebem, os obrigue a ser, de certo modo, autodidactas, com todos os inconvenientes que para o serviço e economia do mesmo provocam erros de interpretação e reacções instintivas de um pessoal insuficientemente formado. Esta preocupação é legítima e justifica-se perfeitamente, até ao ponto de poder afirmar-se que constitui uma das obrigações de maior urgência e relevo orientar e instruir o pessoal ferroviário para se poder conseguir esta tríplice finalidade.

a) — Colocar todos os agentes em condições de realizar com perfeição a sua missão;

b) — Não limitar as ambições pessoais dos mais inteligentes pela impossibilidade de aperfeiçoar a sua cultura;

c) — Procurar a seleção dos mais aptos para os postos de maior cuidado e responsabilidade.

"Ferrocarriles y Tranvias", pronunciando-se sobre a necessidade de se organizar o ensino profissional do pessoal da "Renfe", exposta intelligentemente pelo sr. Engenheiro La Porte, faz este comentário:

"Não há dúvida nenhuma de que, quanto mais elevada fôr a cultura média do país, maior facilidade encontrará a indústria em seleccionar o pessoal competente de que necessita; mas esta consideração não pode levar-nos a exigir da dita indústria que tome a seu cargo uma tarefa, que, em grande parte, pertence ao Estado".

filhos de pais portugueses, a fim de serem inscritos no recenseamento militar pela área onde habitam.

Deverão, portanto, ser inscritos no recenseamento militar, do ano em que completaram ou completarem 20 anos, os indivíduos que se apresentarem nas sedes dos distritos de recrutamento e reserva, devidamente documentados, os quais serão mandados inspecionar imediatamente. A sua encorpulação far-se-á sem qualquer outro procedimento, desde que justifiquem, convenientemente, o motivo pelo qual só nessa data efectuaram a sua apresentação.

Os que deixarem de se apresentar até ao fim do corrente ano para legalizarem a sua situação militar, serão notados, compelidos e sujeitos às penalidades da lei.

Quereis dinheiro?  
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

## Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) EDIFÍCIO TODO  
**DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS**

Próximo da Estação do Caminho de Ferro e do mar. — Todos os confortos e comodidades recomendáveis. — Esplêndida sala de visitas. — Casa de banho em todos os andares. — Cosinha à Portuguesa. — Empregados a todos os Vapores e Combóios.

FALA-SE  
FRANCÊS

Gerente: FERNANDO RODRIGUES.

**LISBOA — Rua dos Douradores, 222**  
TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

## Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.<sup>2</sup>

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração  
**PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA  
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO**  
**CAIXOTARIA**  
**DOCA DE ALCANTARA**  
LISBOA

Séda para onde deve ser dirigida toda a correspondência:  
**PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL**  
TELEFONE PRÁIA 4

Escritórios — L. DO STEPHENS, 4-5 — LISBOA  
Telegrams: SNADEK — LISBOA

Telefone: 2 1868



## "A NOVA LOJA DE CANDEEIROS"

Vende ao preço da tabela:  
**Fogões, Esquentadores, Lan-  
ternas e todos os artigos da  
VACUUM**

UNICA CASA NO GÉNERO QUE TEM AO  
SEU SERVIÇO PESSOAL TÉCNICO QUE  
PERTENCEU ÀQUELA COMPANHIA, TO-  
MANDO RESPONSABILIDADE EM TODOS OS  
CONCERTOS QUE LHE SEJAM CONFIADOS

Rua da Horta Sêca, 24 — LISBOA — Telefone 2 2942

## TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12  
TELEFONE 2 6415

**Sucursal no Pôrto: RUA DE S.ª CATARINA, 380**  
**Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL**

Tintas para escrever de diversas qualidades  
rivalizando com as dos fabricantes  
ingleses, alemãis, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como  
fato feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo ca-  
minho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo  
parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc. sem  
serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por este pro-  
cesso, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

## Companhia Colonial de Navegação

### SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

#### Carreira rápida da Costa Oriental

SAÍDAS mensais regulares, com escala por Funchal, S. Tomé, Sazaire, Luanda, Pôrto Amboim, Lobito, Mossâmedes, Lourenço Marques, Beira e Moçambique e para os demais portos da Costa Ocidental e Oriental, sujeito a baldeação em Luanda ou Lourenço Marques.

#### Carreira rápida da Costa Ocidental

SAÍDAS mensais regulares, com escala por S. Vicente, Praia, Príncipe, S. Tomé, Ambriz, Luanda, Pôrto Amboim, Novo Redondo, Lobito e Benguela e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em Luanda.

#### Carreira da Guiné

SAÍDAS de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas, com es-  
cala por Funchal, S. Vicente, Praia, Bissau e Bolama.

#### Carreira do Brasil

para Rio de Janeiro e Santos com escala por Funchal e S. Vicente.

**LISBOA — Rua do Instituto Virgílio Machado, 14**  
Escritórios (Rua da Alfândega) Telef. 2 0051

**PORTO — Rua Infante D. Henrique, 9 — Tel. 2342**

## A QUEM VIAJA

Não saia do país sem levar  
o **Manual do Viajante em  
Portugal**, valiosa e instrutiva  
publicação para o viajante.  
Contém mapas e plantas  
suficientes para o turista  
estudar o que de bom tem  
o seu país. À venda em  
todas as livrarias do país e  
na redacção da *Gazeta dos  
Caminhos de Ferro*, Rua  
da Horta Sêca, 7 — LISBOA

## POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º — Telef. 2 6519

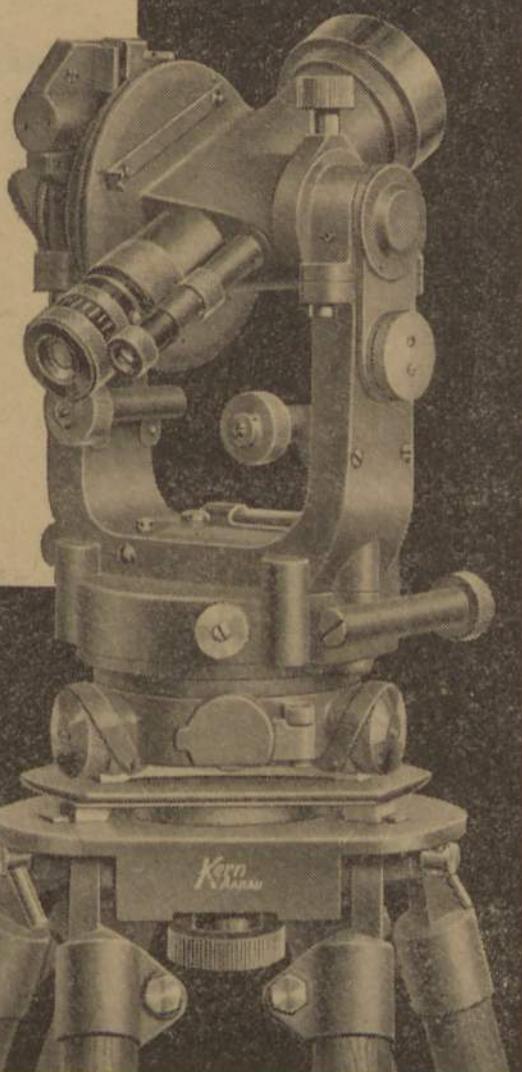
Dr. Armando Narciso — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas  
Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações — às 5 horas  
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora  
Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sifilis — às 6 horas  
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 3 horas  
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas  
Dr. Mendes Belto — Estômago, fígado e intestinos — às 4 horas  
Dr. Barros Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 5 horas  
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas  
Dr. Silva Nunes — Doenças das crianças — às 5,50 horas  
Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese — às 2 horas  
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas  
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas

ANALISES CLÍNICAS

Os novos  
Teodolitos de  
circulo duplo

*Kern*  
AARAU  
(Suissa)  
DK

permitem obter  
os melhores  
resultados em  
medicoes, com  
mais facilidade,  
mais rapidez  
e com menor  
esforço



KERN & Cia. S. A.  
AARAU (Suissa)

Fabrica de mechanica fina e optica

Representantes:

CARLOS GOMES & Cia  
Lda.

LISBOA

Apartado 658 Telef. 21143

Companhia do Caminho  
de Ferro de Benguela

SÉDE EM LISBOA

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construida e em exploração:

Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros

1.347. Distância do Lobito à região mi-

neira da Katanga: Quilómetros 1.800

COMPANHIA DE SEGUROS



Européa

Capital realizado: 3.000.000\$00

SEDE

Rua do Crucifixo, 40

TELEFONE 20911

L I S B O A

Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

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



*Bom Gosto...*

Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha da casa para a execução dos seus trabalhos V. Ex.º dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIÉRES GRÁFICOS  
BERTRAND IRMÃOS, L. DA

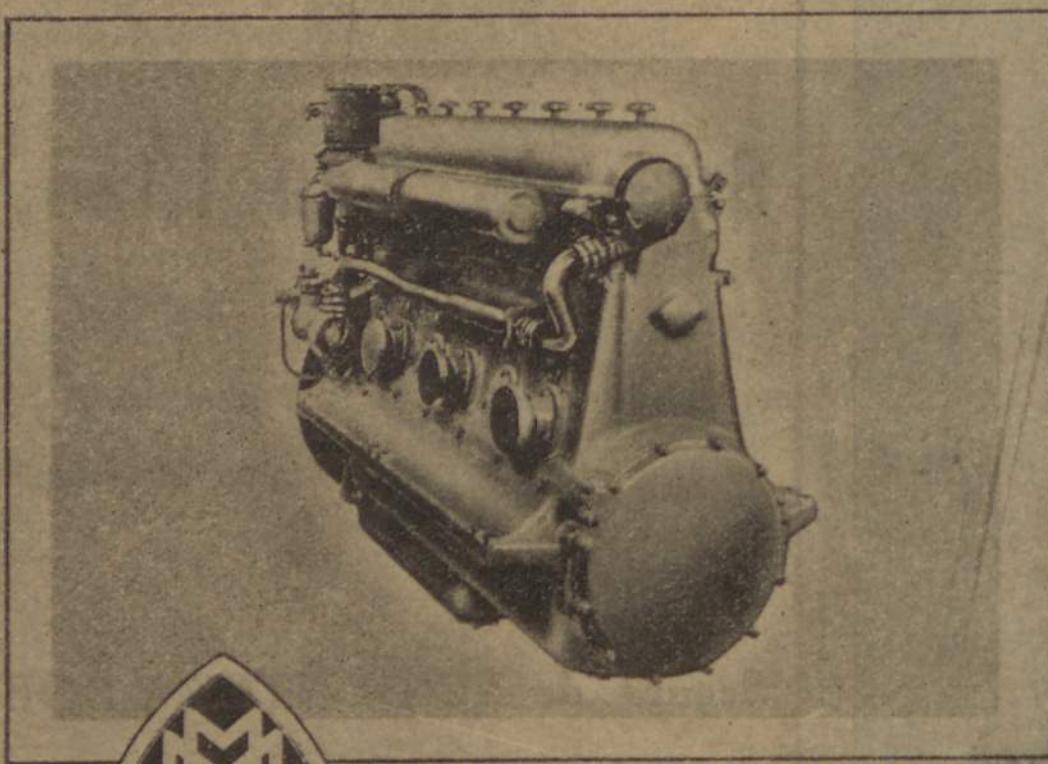
PRIMA PELA QUALIDADE  
DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM  
trabalhos de

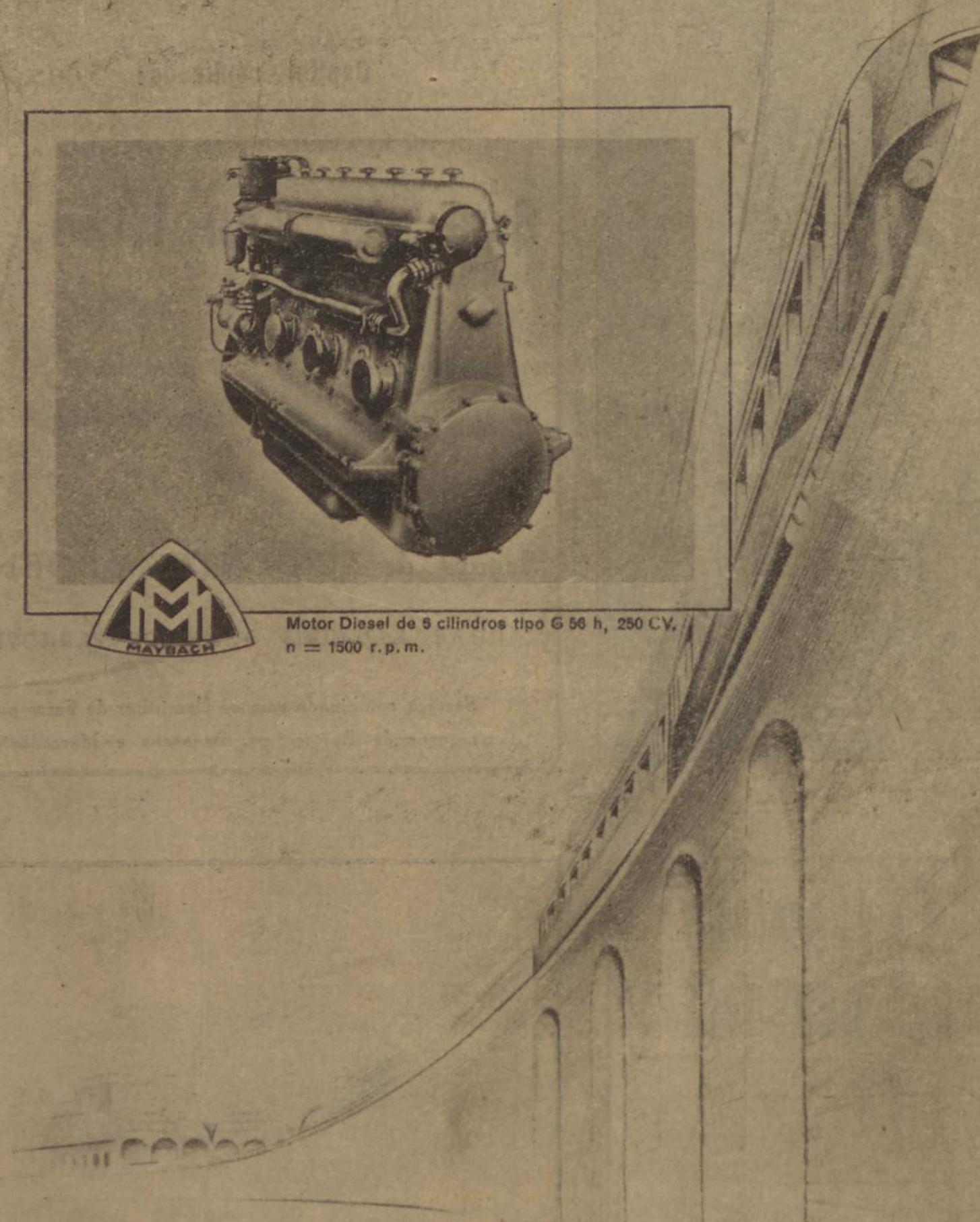
FOTOGRAVURA  
TIPOGRAFIA  
OFFSET E  
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA

Trev. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P. B. X. 21368 - 21227



Motor Diesel de 5 cilindros tipo G 56 h, 250 CV,  
 $n = 1500$  r.p.m.



# **Maybach**

**ACCIONAMENTOS  
PARA AUTOMOTORAS**

**MAYBACH - MOTORENBAU · G · M · B · H · FRIEDRICHSHAFEN**