

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 Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 20158; Direcção: 27520

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, 54 — Telefone 898
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1420



16—FEVEREIRO—1947



ANO LVIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

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

Números atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$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
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

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
Major 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
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Nacionalizações, fusões e reorganizações de vias férreas, pelo Eng.º civil Américo Vieira de Castro	199
Notícias de Espanha, por D. Juan Cabrera	202
Linha Lisboa-Porto	202
A Figueira da Foz e o Caminho de ferro	203
Serviço ferroviário internacional	203
Brindes e Calendários	203
Há 50 anos	204
Imprensa	204
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	204
Tertúlia «Festa Brava»	205
Engenheiro Cancela de Abreu	205
Recortes sem Comentários	206
O que todos devem saber	207
Espectáculos	207
Parte Oficial	208

Nacionalizações, fusões e reorganizações de vias férreas

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

ENFRENTANDO a grande maioria da opinião pública, sem razão plausível, sem finalidade bem definida, obedecendo apenas a ideologias, resolveu o Governo trabalhista na Grã-Bretanha nacionalizar os caminhos de ferro. A operação levantou violentos protestos. Na verdade, são bem difíceis de descobrir as causas do procedimento do Governo inglês, além da indicada. Não era difícil a situação das empresas ferroviárias. Os interesses do público nunca foram postergados. Pelo contrário, os serviços de passageiros foram sempre objecto de cuidados muito especiais. A segurança nas viagens ferroviárias na velha Albion, pelo menos até à última guerra, era citada em todo o mundo como modelo, e contrapunha-se à dos combóios americanos.

A única censura que se lhes pode dirigir é de natureza económica, e diz respeito mais aos seus próprios interesses do que aos do público. Os serviços de mercadorias, em virtude dos hábitos um pouco retrógrados dos dirigentes dos caminhos de ferro ingleses, não eram economicamente conduzidos. A exígua potência das locomotivas, em grande parte de respeitá-

vel idade, e a pequena capacidade relativa das unidades de transporte, não permitem abaixar suficientemente o custo do transporte da tonelada-quilómetro, como é indispensável ao presente.

Mas o futuro dos caminhos de ferro não estava de modo algum ameaçado, como no caso das minas de carvão.

Por todos estes motivos nós pensamos, como a grande maioria dos britânicos, que o Governo trabalhista tomou uma resolução desfavorável à economia da nossa velha aliada.

* * *

Bem diferente era a situação dos caminhos de ferro francêses a quando da nacionalização. Por meados de 1937 corria na imprensa francesa que o «deficit» desses caminhos de ferro aumentava à razão de

6.570.000.000	francos	por hora
18.000.000	»	» dia
750.000	»	» hora
12.500	»	» minuto
210	»	» segundo

Não garantimos a exactidão destes números, os quais foram extraídos da im-

prensa diária, e não de revistas técnicas ou da especialidade. O certo é, porém, que o «deficit» crescia de uma maneira assustadora, e era urgente prover de ficaz remédio a tão aflitiva situação.

Vamos indicar a solução adoptada, a qual envolve disposições originais, e algumas bastante felizes.

Foi criada uma sociedade anónima denominada Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Francêses, a qual, na noite de 31 de Dezembro de 1937 tomou conta da exploração, não só das cinco grandes companhias, *Nord*, *Est*, *P. L. M.*, *Orléans* e *Midi*, mas da antiga e infeliz rête do Estado e da rête da Alsácia e Lorena.

Exactamente 9 anos depois, na noite de 31 de Dezembro de 1946, a C. P. tomou conta da exploração de todos os caminhos de ferro portugueses.

Continuaram na posse das companhias francesas os bens próprios, não necessários à exploração, conhecidos pelo nome de «domínio privado».

A S. N. C. F. F. teve inicio em 1 de Janeiro de 1938, e terminará em 31 de Dezembro de 1982, isto é, 45 anos depois, data na qual todos os seus haveres passam gratuitamente para a posse do Estado.

O capital é de 1.419.412.000 francos, dividido em 2.838.824 acções do valor nominal de 500 francos. Destas acções 1.391.024, denominadas acções A, foram entregues às companhias em troca dos valores por elas cedidos à S. N. C. F. F.. As restantes 1.447.800, denominadas acções B, ficaram na posse do Estado, em representação do valor das rêdes do Estado e da Alsácia e Lorena, e ainda dos avanços em dinheiro feitos pelo Estado às companhias a partir de 1921, data em que a situação destas começou a tornar-se crítica.

O Estado ficou assim possuidor de 51 % do capital e as companhias de 49 %.

Todas as acções, enquanto não forem reembolsadas, recebem o dividendo fixo de 6 %.

As cinco antigas companhias *Est*, *Nord*, *P. L. M.*, *Orléans* e *Midi*, subsistem indi-

vidualmente até 1955, e os seus títulos são negociáveis.

Por meio desta engenhosa combinação o Estado tomou posse em 1937 dos haveres das companhias, cujas concessões só terminam em 1955, sem as resgatar. E a indemnização, que lhes devia ser paga na ocasião do resgate, foi dividida em 45 anuidades, até 1982, por meio do engenhoso mecanismo das acções A, com o dividendo garantido de 6 %.

Assim evitou o Estado um desembolso para o qual não estava preparado, aproveitando hábilmente a desastrosa situação financeira das companhias, as quais não podiam prescindir do seu auxílio.

Seria interessante expôr as causas da ruina das ricas companhias ferroviárias francesas. Mas semelhante exposição, a qual comporta úteis ensinamentos para outros países, levar-nos-ia muito longe. Será, porventura, objecto de um artigo especial.

* * *

Muito diferente das anteriores foi a solução adoptada no nosso país em 1946.

O Estado promoveu a fusão de todas as empresas ferroviárias com a C. P., a qual continua também a explorar as rêdes que são pertença do mesmo.

Assim o Estado começa desde já a influir na exploração de todas as rêdes de caminhos de ferro sem as resgatar, operação que nesta ocasião se tornaria onerosíssima para o tesouro público.

Abramos aqui um curto parentesis para dizer que as críticas feitas ao Governo Português, por ter prorrogado as concessões e ter alienado a exploração das suas rêdes próprias, se baseiam no desconhecimento do valor actual das concessões, e são consequência de ideias muito antiquadas, as quais não têm em conta o progresso em matéria de transportes.

Já nestas colunas mostrámos ⁽¹⁾, com números à vista, que, em virtude das baixíssimas receitas quilométricas de merca-

⁽¹⁾ Ver o nosso artigo na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Janeiro de 1946.

dorias as nossas chamadas «grandes linhas», as quais, na verdade, só o são no nome, são das mais pobres da Europa. A sua exploração constituirá sempre um grande encargo, seja para o Estado, seja para qualquer entidade particular.

As receitas de mercadorias P. V. não se improvisam, nem se desenvolvem, nem com o atractivo de baixas tarifas, nem de electrificações.

Esses meios ainda poderão ser adoptados para as receitas de passageiros mas essas — oh desventura!! — só trazem prejuizos.

São verdades duríssimas que aos ferroviários custa imenso ouvir, mas, infelizmente, são incontestáveis.

Vejamos agora as vantagens e os inconvenientes da vasta operação realizada.

Atribuindo às concessões o seu verdadeiro valor, e não o que lhe emprestam os idealistas, pensamos que não resultaram dela inconvenientes para ninguém.

Quanto às vantagens prováveis dela decorrentes é que se nos afigura haver uma grande dose de ilusão, infelizmente.

Como já tantas vezes, e tão aborrecidamente, temos proclamado nestas colunas, o mal é gravíssimo e de origem, e não será possível extirpa-lo, por grande desventura dos nossos caminhos de ferro, os quais, desde a sua origem, sempre têm levado vida atribulada, e assim a continuarão a levar.

De nada serve iludir-se a si próprio. É infinitamente mais proveitoso reconhecer a verdade — seja ela, embora, muito dolorosa — e atacar o mal com decisão, para o atenuar na medida do possível.

A fusão das empresas simplificou e uniformizou os métodos de exploração, e tornou mais fáceis as relações do Estado com os Caminhos de Ferro. Quanto às pretensas economias na exploração serão de muita pequena monta, e incapazes de influir seriamente nos resultados financeiros das vias férreas.

O mesmo se observa nas concentrações industriais. Raríssimas vezes baixa o custo da produção em relação ao que era nas empresas componentes.

As miríficas vantagens apregoadas antes das fusões de organismos industriais ficam quasi sempre no papel.

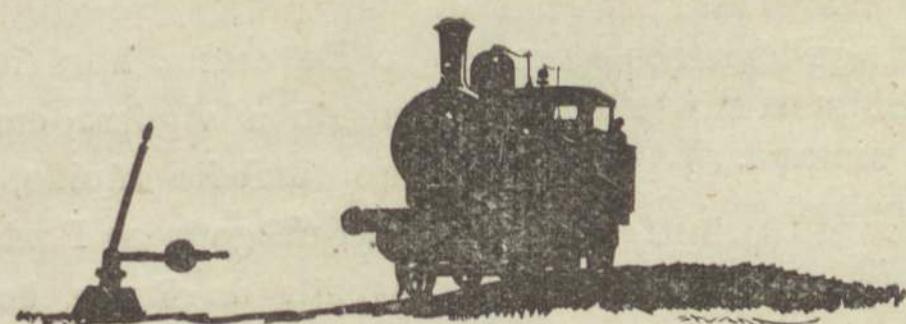
Sobre a discutidíssima «coordenação» de transportes já tantas vezes expusemos as nossas ideias, nestas colunas e na imprensa diária, que seria intolerável importunice voltar a falar desse assunto.

Diremos apenas que dela não resultará benefício algum, nem para os caminhos de ferro, nem para o público, nem para a nação.

Quanto aos caminhos de ferro é mesmo uma conclusão à la Palice. Se, como está bem demonstrado, os serviços de passageiros só trazem prejuízos, e a «coordenação» só pode beneficiar esses serviços, é bem evidente que ela não pode ser proveitosa para os respeitáveis e vetustos organismos de transporte os quais ora se defrontam com a concorrência das estradas.

Como *scripta manent*, em breve se reconhecerá a justeza desta categoria afirmativa.

Oxalá a justificação destas nossas previsões não seja tão retumbante como o foi no caso do Norte, de tristíssima memória.



Notícias de ESPANHA

Por D. JUAN CABRERA

(Nosso redactor em Madrid)

Nova organização da «Renfe»

O governo espanhol publicou um decreto que reorganiza o Conselho de Administração da «RENFE» e nomeia novo presidente da mesma.

O novo Decreto, de grande extensão, contém as normas pelas quais de hoje em diante se regerá o mais importante organismo ferroviário de Espanha e que prevêem a nova organização dos serviços.

Para Presidente da «RENFE» foi eleito o Conde de Guadalhorce, antigo ministro de Obras Públicas durante os anos da Ditadura do general Primo de Rivera (1924—1928) e que foi quem realizou a grande e importante obra de melhoramento de todas as estradas de Espanha e muitas outras obras públicas de importância naqueles anos.

O Conde de Guadalhorce encontra-se actualmente na República Argentina, onde exerce as suas funções de Engenheiro de caminhos de ferro. Dirigiu e construiu o metropolitano (subway) de Buenos Aires e é um engenheiro de fama mundial.

O novo presidente da «RENFE», que aceitou o cargo, chegará a Espanha muito brevemente para dar começo aos seus importantes trabalhos.

Espera-se, por isso, que a Rêde Nacional espanhola inicie um período de grande prosperidade.

Electrificação de linhas em Valencia

A companhia dos «eléctricos» de Valencia, que também explora algumas linhas ferroviárias dos arredores, deu um grande impulso à electrificação da linha a Villanueva de Castellon, e ao ramal de Nazaré, que foi inaugurado recentemente com tração eléctrica. Na linha de Villanueva está concluída a electrificação dos primeiros quilómetros e espera-se que fique terminada a linha na sua totalidade (53 quilómetros) no prazo de um ano.

Assembleia Nacional de Turismo

Celebrou-se há pouco, nas Ilhas Canárias, a XI Assembleia de Turismo Espanhol. Assistiram mais de cem delegados de toda a Espanha e tratou-se

especialmente de assuntos relacionados com as comunicações terrestres, marítimas e aéreas, em vista do aumento turístico, principalmente naquelas ilhas.

Os representantes das Canárias solicitaram a intensificação de comunicações com a Madeira, e o estabelecimento de circuitos turísticos com base naquelas ilhas. Os delegados peninsulares trataram das relações turísticas com Portugal e solicitaram maiores facilidades nos transportes e passagem de fronteira. O delegado de San Sebastian interessou-se por uma rápida melhoria no aumento de dias de circulação do combóio Sud-Expresso (Lisboa-Madrid-Paris) e o restabelecimento da passagem pela fronteira francesa.

As Feiras Internacionais de Valencia e Barcelona

Iniciaram-se já os trabalhos preparatórios de organização das Feiras Internacionais de Valencia e Barcelona, que se realizarão em Maio e Junho próximos. A primeira celebrará este ano o seu 25.º aniversário, com várias e interessantes corridas de touros.

Espera-se que o governo português envie à Feira de Amostras uma interessante representação de produtos coloniais. As companhias espanholas de caminhos de ferro e de navegação concedem aos visitantes da feira 30 e 35 por cento de desconto nas tarifas.

LINHA LISBOA - PORTO

Vai entrar em serviço um novo combóio-rápido

No cartaz horário da linha do Norte, que começou a vigorar em 8 do corrente, foi incluído um combóio rápido, a sair de Lisboa às 17 e 25, com chegada ao Porto às 23 e 30; e um outro, com partida do Porto, às 8 e 50 e chegada a Lisboa às 14 e 25.

Estes rápidos, porém, só se efectuarão quando fôr publicado o respectivo aviso.

A FIGUEIRA DA FOZ e o Caminho de Ferro

A Figueira da Foz está — como todos sabem — numa posição geográfica de especial relevo e de indiscutível importância, não só em relação com as suas linhas para a Beira Alta, Oeste e Alfarelos mas também com o seu futuro porto. Espera, por isso, que a C. P. — o que se verificará em breve — venha melhorar consideravelmente os seus serviços ferroviários.

No semanário *Notícias da Figueira*, subscrito por A. M., encontrámos um novo artigo sob o título «Requerimento a tempo e horas», em que são apresentadas as aspirações dos figueirenses. Desse artigo, vamos arquivar as seguintes passagens:

«A unificação de serviços pode ser proveitosa. A Figueira da Foz espera que o seja e, nessa esperança, tem de encarar a realidade da situação, aproveitando-a em seu benefício — em benefício dos seus interesses legítimos, que figuram em primeiro plano.

A Beira Alta cumpriu, dentro das suas possibilidades.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com mais largas possibilidades, com um campo de acção muito mais vasto, pode excedê-la nas vantagens das suas relações com as actividades locais: — com o comércio, a indústria e o turismo».

Sobre a necessidade de construir uma nova estação ferroviária o articulista exprime-se nestes termos:

«Impõe-se — agora que vai adeantado o projecto das obras do porto e barra, agora que paira a certeza do início das obras no comêço do ano próximo — a construção dum edifício novo que venha satisfazer as necessidades crescentes do tráfego e o nível turístico da terra.

O que está, é pobre, é acanhado, é anacrónico. Inferioriza-nos».

Quanto ao material circulante o autor do artigo diz:

«O material circulante que assegura a vinda e a ida de passageiros no ramal de Alfarelos, mister é substitui-lo por outro que melhor se harmonize, no aspecto e na limpeza, com a categoria da cidade e a sua qualificação de primeira praia do País.

Circuitos frequentes, durante o dia, por Alfarelos, Coimbra e Pampilhosa, e no sentido inverso, a horas bem estudadas, são de prever, como de prever é a supressão de alguns dos trasbordos em Amieira e Alfarelos com o funcionamento de comboios directos, proporcionando-se assim, pelo menos em certas épocas do ano, aquela comodidade que agora não existe e que só uma Companhia da envergadura da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tem possibilidades de estabelecer».

Serviço ferroviário internacional

Lisboa, Madrid e Paris

Foi já restabelecido, a partir de 8 do corrente o serviço ferroviário internacional.

Na linha Lisboa-Madrid, via Marvão, haverá o comboio Lusitânia Expresso no sentido ascendente, às segundas, quartas e sextas-feiras, com partida da estação do Rossio às 19 e 27 e chegada a Madrid, às 11 horas; e no sentido descendente, às quartas e sextas-feiras e domingos, com partida de Madrid às 21 e chegada a Lisboa-Rossio, às 10 e 20.

O Lusitânia Expresso conduz carruagens camas e mista de 1.^a e 2.^a classes, directas, nos dois sentidos. A lotação é rigorosamente limitada ao número de lugares oferecidos. No sentido ascendente haverá vagão-restaurante até Torre das Vargens; e no descendente desde aquela estação até Lisboa.

Na linha Lisboa-Irun via Vilar Formoso, com ligação aos comboios Hendaia-Paris, haverá, no sentido ascendente, o «Sud-Express», aos sábados, com partida da estação do Rossio às 11 e 25, chegada a Irun às 9 e 25 e a Paris às 23 e 10; e o comboio que figura no cartaz com o título «Camas», às quartas-feiras e domingos, com partida do Rossio às 21 e 18, chegada a Irun às 12 e 30, e a Paris às 7 e 10. No sentido descendente, há o «Sud», às terças-feiras, com partida de Paris às 8 e 20, chegada a Irun às 21 e 55 e a Lisboa às 17 e 56; e o «Camas», com partida de Paris às 21 e 40, chegada a Irun às 17 e 40, e a Lisboa às 7 e 06.

A lotação destes comboios é, também, rigorosamente limitada ao número de lugares oferecidos. O «Sud» tem vagão-restaurante até Medina, no sentido ascendente, e desde Medina ao Rossio, no descendente.

A bagagem registada dos passageiros de serviço internacional procedentes de Lisboa-Rossio, deverá ser entregue na delegação da Alfândega da estação do Rossio, até às 10 e 30 do dia da partida, onde é feito o desembarço alfandegário e seu despacho no caminho de ferro.

BRINDES E CALENDÁRIOS

Da Delegação em Portugal do Centro Nacional Suíço do Turismo recebemos um interessante e luxuoso calendário, que constitue, pelas magníficas fotogravuras que embelezam sugestivamente as suas páginas, um excelente meio de propaganda desse maravilhoso país de turismo que é a Suíça.

Agradecemos a oferta.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Fevereiro de 1897)

Linhos Portuguezas

Renovação de viaductos. — Foi substituído no dia 3 de fevereiro o viaduto metálico da Ponte de Valle de Fernando kil.º 176, 396 da linha de Leste, de 1 vão de 11.^m0.

Esta ponte foi fornecida pela companhia Alliança Fundição de Massarellos, do Porto.

Também foram substituídos no dia 10 do corrente os dois primeiros tramos do taboleiro metálico da ponte do Vouga no kil.º 179,870 do norte.

A substituição dos outros tramos continua.

Esta ponte tem 14 tramos de 18.^m, e foi fornecida pela Companhia Nacional de Fundição e Forjas, de Lisboa.

Carris de ferro do Porto. — Esta Companhia requereu á camara licença para estabelecer desde já a tracção eléctrica nas suas linhas, nas seguintes ruas:

Do Carmo, pelas ruas do Rosario, Carvalhosa, Boavista, até á Foz, de Mathosinhos e Leça, pela estrada privativa da Companhia, desde a Fonte da Moura á Foz, e pela avenida da Boavista prolongada, ao Castello do Queijo; da rua da Boa Vista, pela Rua de Cedofeita ao Carmo: da rua da Boavista, pelo campo da Regeneração e rua de Gonçalo Christovão á rua de Santa Catharina; da Praça de D. Pedro pelas ruas de D. Pedro, Formosa e Santa Catharina até ao Hospital dos Alienados, e para regresso pela rua de Sá da Bandeira parte da do Bomjardim até aos Congregados, a ligar com a, rua de Mousinho da Silvèira e praça de D. Pedro.

Pela tracção animal o serviço continuará como está nas linhas do Carmo ao Palacio, do Bolhão ao Bomfim, do Carmo a Paranhos e da Batalha a Campanhã.

Linha do Zaire. — Na ultima reunião, em 6 do corrente, da associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, o sr. Sarrea Prado, prometeu fazer uma conferencia sobre a linha do Zaire de que é concessionario.

Dando sobre esta linha alguns detalhes, o sr. Prado explicou que sendo a fronteira norte e nordeste d'esta província, Iimitrophe do Estado livre do Congo, cujo regimen aduaneiro é mais favorável, conforme a conferencia de Berlim, a projectada linha ferrea seguirá quanto possível essa fronteira, tendo por fim principal a defesa dos legítimos interesses portuguezes, afectados pela diferença do regimen aduaneiro do Estado livre do Congo, confiante numa fronteira aberta em mais de 2.000 kilómetros, o que permite uma derivação sensivelmente crescente em prejuízo do commercio de Angola.

Notou ainda o sr. Sarrea Prado, que o *terminus* visado, embora impozesse um grande percurso á linha ferrea, n'elle sem duvida existia uma das condições que a tornava mais viável financeiramente, devido ao seu notável alcance, visto que abria a comunicação mais curta entre a Europa e o centro da Africa austral, viagem assim realisável em 12 a 15 dias. Estas circunstâncias evidentemente garantiam vantajosas receitas, independentemente da riqueza explorável de todo o percurso em território português.

Nestas condições baseia a sua convicção de que a linha perfeitamente realizável, quer técnica quer economicamente, sob os pontos de vista da construção e exploração.

Segundo o projecto, o percurso total até á fronteira leste atinge 1.700 kilómetros, que se dividem em quatro grandes secções, tendo a primeira origem na margem esquerda do Zaire e seguindo até á Matariba, Lunda, Alto-Cassai e até ao norte do Barotze no Zambeze.

Imprensa

«O CASTANHEIRENSE»

Com um número especial, o semanário regionalista *O Castanheirense*, que se publica em Castanheira de Pêra, comemorou o 11.^º aniversário da sua fundação, pelo que, amistosamente, lhe enviamos as nossas felicitações.

Além de numerosa publicidade de casas comerciais, insere variada colaboração literária, em parte inédita, e em parte reproduzida, sem que de tal se faça menção, da *Viagem*, como, por exemplo, a crónica de Aquilino Ribeiro, «A Beira Alta e o Beirão», e o conto «Presente do Menino Jesus», de Maria Ruth, publicados respectivamente naquela revista em Julho de 1946 e Dezembro de 1945.

«O FERROVIÁRIO»

O Ferroviário, boletim mensal do Club Ferroviário de Lourenço Marques, completou com os n.^{os} 12 e 13, reunidos num só fascículo, o seu primeiro ano de existência. Ao seu ilustre director, sr. engenheiro Aníbal A. Valente, bem como aos seus colaboradores, apresentamos as nossas felicitações pelo aniversário da sua simpática publicação.

“Gazeta dos Caminhos de Ferro”

Ainda o nosso número especial de Janeiro

A Imprensa do país continua a referir-se, lisonjeiramente, ao nosso número extraordinário do Ano Novo. Hoje, registamos, com muito prazer, as palavras amigas com que *Semana Tirsense*, em sua edição de 26 de Janeiro, registou a publicação daquele nosso número:

«Foi publicado um número muito interessante e artístico, com cerca de 200 páginas, da revista *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, comemorativo do 1.^º de Janeiro de 1947.

A excelente publicação dedica algumas páginas a Santo Tirso, focando com grande relevo a nossa vila e ainda as freguesias deste concelho, S. Romão e Trofa.

Refere-se às belezas de Santo Tirso, colocando esta vila, em relação ao Porto, na mesma posição em que Sintra está para Lisboa.

Ao ilustre director e proprietário da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, sr. Carlos d'Ornellas, agradecemos todas as suas atenções para com a nossa terra e este jornal».

À *Semana Tirsense* apresentamos os nossos sinceros agradecimentos pela sua referência amiga.

Tertúlia "Festa Brava"

NA noite de 30 de Janeiro a magnífica sala do restaurante dos estúdios da «Lisboa-Filmes» estava lindamente decorada com capotes e mantons e outras insígnias tauromáquicas. Tratava-se de receber os numerosos sócios da recente organização Tertúlia «Festa Brava», que ali ia realizar a sua primeira reunião familiar. Nada menos do que 150 convivas, entre os quais muitas senhoras. Não faltou a essa festa de confraternização nem alegria e elegância, nem, também, o verdadeiro espírito de «aficion».

Presidiu ao banquete o nosso director, sr. Carlos d'Ornellas, presidente da Tertúlia, que sentou a seu lado os srs. Francisco da Silva Gama, Carlos Mega, José Mayer e respectivas esposas e o sr. Luís Pimentel.

A ementa constou do seguinte:

SOPA	
Creme Tertuliano	
PEIXE	
Tranches à Peixinhos	
Entrada	
(a pé)	
Tornedeaux de Miuras	
SURPRESA	
Toiros de morte	
FRUTA	
Várias e misturadas	
VINHOS	
Branco e tinto «Marquês de Riscado»	
Café	
Brandy's: Caravela, Lugre, Bote, etc.	

Abriu a série dos brindes o presidente da mesa, que se congratulou com o entusiasmo que rodeava a organização da Tertúlia «Festa Brava», que reunia já um número bastante elevado de sócios. Seguiram-se no uso da palavra os srs. Silva Gama, em nome dos «Capotes Brancos», Carlos Mega, Diamantino Tojal, o crítico tauromáquico Fernando Baptista, Rui Vinagre, Luís Pimentel, António Casanova, Figueiredo de Almeida, e, em nome das senhoras presentes à festa, a senhora de António Casanova.

A assistência não se esqueceu de vitoriar os srs. Alexandre Colarinha e Fausto Alves, autores da feliz decoração da sala.

Durante o jantar foram lembrados com a mais viva simpatia os nomes dos artistas Simão da Veiga e Augusto Gomes, a quem foram enviados telegramas de saudação e num intervalo dos discursos foram exibidos alguns interessantes filmes tau-

Engenheiro Cancela de Abreu

Abandonou o alto cargo de Ministro das Obras Públicas e Comunicações para assumir o de Ministro do Interior, o ilustre Engenheiro sr. Cancela de Abreu.

Servidor do Estado Novo e dos altos interesses do País, a obra política e de realizações que S. Ex.^a tem levado a efeito é, sem favor, notabilíssima, nela pondo não só a sua inteligência mas também o seu coração, como se vai ver pelo recorte, que vamos arquivar, dum «eco» do semanário *Notícias da Covilhã*, de 24 de Novembro passadô, e que é como segue:

O Sr. Eng.^o Cancela de Abreu, que herdou a sua pesada pasta cheia de dificuldades e responsabilidades sem número, tem sabido impôr-se á consideração e ao reconhecimento público por uma actuação firme, sensata, criteriosa cheia das melhores intenções, que são sempre realidades.

Ainda há dias, S. Ex.^a recebeu do Automóvel Club de Portugal os agradecimentos a que tem jus pelo muito carinho que a S. Ex.^a tem merecido a solução do instante problema automobilista, atormentado pelas carências a que a guerra deu lugar.

Deve a Covilhã a S. Ex.^a agora e sempre grandes provas de interesse e, portanto, deve-lhe reconhecimento. Concedeu o Sr. Ministro agora uma comparticipação de quinhentos contos para as Casas Económicas. E deve a Beira Baixa ao ilustre Ministro um altíssimo benefício, pois à sua intervenção se deve, acima de tudo, a renovação agora feita aos horários dos nossos comboios».

Podemos acrescentar que o sr. Engenheiro Cancela de Abreu cedeu, para uma obra de assistência, uma importante parcela de terreno, de sua propriedade particular, continuando a demonstrar assim, com estes actos generosos, que os seus sentimentos altruístas e de solidariedade humana não são apenas dum verdadeiro cristão mas também dum sincero português.

A Sua Excelência, que faz parte do Conselho Directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, apresentamos os nossos respeitosos cumprimentos.

máquicos da autoria de Vitor Pestana, nos quais a assistência pôde admirar fases impressionantes da actuação dos famosos toureiros Manolete, em Madrid, e Arruza e Diamantino Viseu, em Sevilha. Vitor Pestana filmou alguns aspectos da primeira reunião familiar da Tertúlia, devendo a respectiva produção cinematográfica ser apresentada na próxima festa cuja organização ficou a cargo dos srs. Vitor Lemos e Fernando Gualberto.

Recortes sem Comentários

António Sardinha

Faz hoje vinte e dois anos que António Sardinha foi a enterrar.

Quase um quarto de século vai passado, no entanto a voz do profeta do renascimento português continua a ouvir-se, tão clara e tão actual como há vinte e tantos anos, e todos os portugueses que amem a Pátria com a sua fisionomia própria modelada pelos séculos a escutam atentamente, pois não esquecem que foi sobretudo ele que lhes fez reencontrar o fio perdido numa tradição de muitos séculos.

Mestre político duma geração, António Sardinha tem continuado a sê-lo de todas as gerações que se têm seguido, pois que a verdade não corresponde a um determinado momento histórico, mas é a mesma em qualquer época e António Sardinha, durante doze anos de preceptorado intelectual, nada mais fez do que tornar acessível a todas as inteligências a verdade política portuguêsa.

Por isso saiu deste mundo mas não o deixou pois que pertence ao número restrito daqueles em que, no dizer do Poeta, «poder não teve a morte».

Como Elvense, habitantes daquela Elvas que, conforme para sempre ficou gravado nas paredes do Aqueduto, «António Sardinha, bom português, muito amou e serviu», tanto como portugueses, lamentamos sempre a perda irreparável que a morte de Sardinha representou para Portugal embora, como cristãos, saibamos que os desígnios de Deus são impenetráveis à inteligência humana.

(Do *Correio Elvense*)

As despesas de guerra dos Estados Unidos

Segundo anunciou em Washington o secretário do Tesouro, Henry Morgenthau Jr. o custo em dólares, para os Estados Unidos da derrota da Alemanha, até a presente fase da guerra contra o Japão, atingiu o total de 275.703.000.000 escudos.

Saudando a vitória na Europa como o momento «para o

qual o grande arquiteto da vitória, Roosevelt, viveu e morreu», o Sr Morgenthau advertiu que a necessidade dos empréstimos de guerra não diminuiu com o fim das hostilidades na Europa. Por outro lado, acentuou, as despesas de guerra do mês de Março foram mais elevadas do que durante qualquer outro mês da guerra, apresentando a probabilidade de despesas de «alto nível» para muitos meses vindouros.

Num confronto com os custos de guerra o secretário do Tesouro notou que a guerra de 1812 foi extra-oficialmente estimada em 133.700.000, e a guerra mexicana, em 166.000.000. A guerra entre os Estados custou mais de 15.000.000.000, incluídas as pensões e a guerra com a Espanha, mais de 2.000.000.000.

Os gastos da primeira Guerra Mundial foram assim discriminados: até 30 de Junho de 1931, 25.729.000.000 (pensões, juros, etc.); desde então 16.036.000.000 (até 30 de Junho de 1934) atingindo o total até essa data 41.765.000.000.

As despesas do recente conflito subiram inevitavelmente desde a nossa entrada na guerra. Nos poucos meses da nossa participação em 1941, necessitou-se da quantia de 6.700.000. A partir de então, as cifras ganharam vulto da seguinte maneira: 1942, 28.300.000.000; 1943, 75.100.000.000; 1944, 89700.000.000, e apenas até 5 de Maio deste ano, 75.903.000.000.

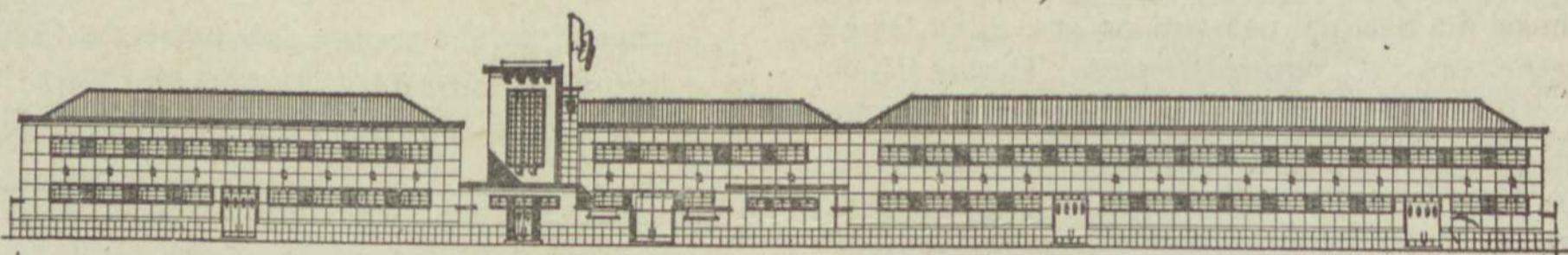
(Da revista *Brasil-Ferro-Carril*)

O Ministério das Comunicações

O *Diário do Governo* publicou um decreto-lei pelo qual passa a denominar-se Ministério das Obras Públicas o Ministério das Obras Públicas e Comunicações e é criado o Ministério das Comunicações que compreenderá, além do Gabinete do Ministro e da Secretaria Geral, com uma pagedoria, os seguintes serviços, desintegrados da Presidência do Conselho e do actual Ministério das Obras Públicas e Comunicações:

- 1) da Presidência do Conselho:
- a) Secretariado da Aeronáutica Civil;
- b) Serviço Meteorológico Nacional.

FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉCTRICOS DIOGO D'ÁVILA, L.^{DA}



Condutores eléctricos obedecendo às prescrições das «Normas de Segurança das Instalações Eléctricas de Baixa Tensão», anexas ao decreto-lei n.º 29.782, de 27 de Julho de 1939

ESCRITÓRIOS (Sucursal)

Rua Maria, 25, r/c. Dt.

Telefone 4 2839 P. B. X.

LISBOA



FÁBRICA (Sede)

R. Sacadura Cabral, 26

Telefone Algés 296 P. B. X.

DAFUNDO

COMPRE



Cooper Espessura Regular 006 — Pacote de 5 lâminas 5\$00

Cooper Azul, Super Delgada 004 — Pacote de 4 lâminas 4\$00

À VENDA EM TODAS AS CASAS DA ESPECIALIDADE

GRATIS — Queiram enviar-nos um postal com a direcção e enviaremos uma lâmina da espessura que preferir

Representantes exclusivos para todo o Império Português

SOCIEDADE COMERCIAL JULIO DE MACEDO, LD.^A

Rua de S. Nicolau, 23, 1.^o — LISBOA — Telefone P BX 23608

Caixa Postal 64 — Telegramas JOSELI

- 2) do Ministério das Obras Públicas e Comunicações :
- a) Conselho Superior dos Transportes Terrestres ;
- b) Direcção Geral de Caminhos de Ferro e Fundo Especial de Caminhos de Ferro ;
- c) Direcção Geral dos Serviços de Viação ;
- d) Administração Geral dos Correios, Telegrafos e Telefones ;
- e) Administração Geral do Porto de Lisboa ;
- f) Administração dos Portos do Douro e Leixões ;
- g) Juntas autónomas dos Portos ;
- h) Conselho de Tarifas dos Portos ;
- i) Gabinete Técnico dos Aeródromos Civis.

(Dos Jornais)

Câmaras Municipais

Na Assembleia Nacional foi levantada a questão das dificuldades com que lutam hoje as Câmaras Municipais para desenvolverem a sua acção.

O assunto interessou a Assembleia que o considerou digno de minuciosa discussão.

Diferentes deputados que já foram presidentes destes organismos, deram o seu apoio e reconheceram a necessidade de uma reforma que dê aos corpos administrativos meios de agir e de bem desempenhar a sua missão. É, na

verdade, de toda a conveniência e até de justiça aliviar os Municípios de encargos que mais directamente pertencem ao Estado.

Basta que os nossos leitores passem a vista pela lista dos encargos da nossa Câmara publicada no presente número do nosso jornal, para avaliarem o montante das verbas forçadas. Por isso «muito fala quem está de fora».

(De *Boa Nova*)

Jornais Russos

O General Espinel que, durante 5 anos, representou a Colombia junto do Kremlin, declarou, ao regressar de Moscovo, que, na Russia, há dois diários apenas, um do Governo e outro do Partido Comunista.

Não se vendem na rua.

O povo detem-se a lê-los nas vitrines.

Não se vendem na Rússia quaisquer jornais estrangeiros.

Nem se consegue um aparelho de rádio no comércio.

Liberdade de imprensa soviética !

Tolerância política democrática !

(De *Política Nova*)

O que todos devem saber

Aceitação e trânsito de encomendas postais contendo géneros rationados

Comunica-nos a Administração Geral dos CTT que, ao abrigo do artigo 5.º do Regulamento de Encomendas Postais e a pedido da Intendência Geral dos Abastecimentos, fica suspensa, até nova ordem, a aceitação de encomendas postais contendo os seguintes géneros:

- Arroz em casca e descascado ;
- Azeite ;
- Azeitonas (para fora dos distritos onde for produzida) ;
- Borras de azeite; massas de refinação e óleo de bagaço ;
- Centeio, milho, trigo e cevada e respectivas farinhas ;
- Farelo, sêmea, rolão, ou rala de trigo ;
- Figos (para entrarem na província do Algarve) ;
- Produtos derivados de gado suíno, designadamente salsicharia e presunto.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN Ás 15,30 e 21,30 — «Carmen».

OLIMPIA — Ás 15 e 21 — «César Bórgia».

COLISEU — Ás 21,15 — «Ópera por uma companhia italiana».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes !

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



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 12, II série de 15 de Janeiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas, nomear o director geral de caminhos de ferro, Rogério Vasco Ramalho, para, nos termos do artigo 26.º do decreto n.º 24:124, de 30 de Junho de 1934, ir à América do Norte em missão oficial de serviço público.

Os encargos de transportes e ajudas de custo serão satisfeitos pela dotação do n.º 7 do artigo 10.º do orçamento do Fundo Especial de Caminhos de Ferro para o corrente ano económico.

Por portaria de 10 do corrente, anotada pelo Tribunal de Contas em 11:

Mário Dias Trigo, engenheiro chefe da 1.ª Repartição da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — transferido, por conveniência de serviço, para o lugar de chefe da 2.ª Repartição da mesma Direcção Geral, vago pela passagem à situação de licença ilimitada do engenheiro Júlio José dos Santos, nos termos da portaria de 20 de Dezembro último, publicada no «Diário do Governo» n.º 301, 2.ª série, de 27 de Dezembro de 1946.

Por portaria de 10 do corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 13:

Luís da Costa, engenheiro de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral — nomeado chefe da 1.ª Repartição da mesma Direcção Geral, nos termos da alínea d) do artigo 32.º do decreto n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935, na vaga proveniente da transferência para a 2.ª Repartição do engenheiro Mário Dias Trigo. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 303, II série, de 30 de Dezembro, 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, que sejam declaradas sobrantes seis parcelas de terreno, com as superfícies respectivamente de 201, 500, 104, 68, 158 e 392 metros quadrados, localizadas entre os quilómetros 61,247.89 a 61,304.00, 61,313.60 a 61,335.80, 61,342.82 a 61,360.27, 61,937.60 a 62,015.65 e 61,946.18 a 61,988.60 da linha férrea do Vale do Vouga, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de Macinhata, concelho de Agueda e distrito de Aveiro, e confrontam: a primeira ao norte, sul e nascente com o caminho de ferro e ao poente com Albino Pereira dos Santos, a segunda ao norte, sul e nascente com José Marques e ao poente com o caminho de ferro, a terceira ao norte e poente com o caminho de ferro, ao sul com o caminho e ao nascente com Francisco Jorge Lé, a quarta ao norte e nascente com o caminho, ao sul com Francisco Jorge Lé e ao

poente com o caminho de ferro, a quinta ao norte com Francisco Jorge Lé, ao sul e nascente com o caminho de ferro e ao poente com o caminho e a sexta ao norte com o caminho de ferro, ao sul e nascente com o caminho e ao poente com o caminho e caminho de ferro.

O «Diário do Governo», n.º 304, II série, de 31 de Dezembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do artigo 7.º do mencionado decreto, o processo de expropriação do terreno destinado à construção de um poço, casa para locomóvel e reservatório em betão armado na estação de Pegões, da linha férrea do Sul.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que sejam declaradas sobrantes três parcelas de terreno, com as superfícies, respectivamente, de 259^{m²}, 69, 173^{m²}, 89 e 45^{m²}, 81, localizadas entre os quilómetros 153,951.75 a 153,985.88, 153,984.12 a 154,041.25 e 154,018.12 a 154,035.22 da linha férrea do Sul, nos termos do § 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de Santa Maria da Feira, concelho e distrito de Beja, e confrontam a primeira ao norte e nascente com o passeio do largo de acesso à estação de Beja e ao sul e poente com o caminho de ferro, a segunda ao norte com os terrenos e edifícios do caminho de ferro, ao sul e poente com o passeio da estrada nacional n.º 122 junto à estação de Beja e ao nascente com o caminho de ferro e a terceira ao norte e nascente com o passeio da estrada nacional n.º 122 junto à estação de Beja e ao sul e poente com o caminho de ferro.

O «Diário do Governo», n.º 3, II série, de 4 de Janeiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o processo do concurso público realizado em 23 de Novembro último, adjudicar a Manuel Lobato a empreitada n.º 72, de construção de três casas para pessoal na estação do Barreiro, pela importância de 298.800\$00.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com Manuel Lobato para a execução da empreitada n.º 72, de construção de três casas para pessoal na estação do Barreiro.

O «Diário do Governo», n.º 304, II série, de 31 de Dezembro, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Para os devidos efeitos se declara que o despacho nomeando vários membros da assembleia geral e da comissão administrativa da Previdência do Ferroviário Português, publicado no «Diário do Governo» n.º 299, 2.ª série, de 24 do corrente, se refere ao ano de 1947 próximo futuro, e não de 1946, como foi publicado.

O «Diário do Governo», n.º 1, II série, de 2 de Janeiro, publica o seguinte:

LISTA DEFINITIVA E DE CLASSIFICAÇÃO

Nos termos do artigo 26.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica, por ordem de classificação, a lista dos candidatos aprovados no concurso documental para o preenchimento de vagas de engenheiros civis de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, a que se refere o aviso publicado no «Diário do Governo» n.º 53, 3.ª série, de 6 de Março de 1946:

- 1 — Daniel José de Arriaga Ferreira.
- 2 — Tito Lívio Nunes Tavares.
- 3 — Vasco Henrique Serra e Santos.
- 4 — Augusto Tavares de Castro.
- 5 — Joaquim Lopes da Silva Bernardo.
- 6 — António Vieira de Sousa.
- 7 — Arsénio Pascoalinho Pereira.
- 8 — António Rebelo da Costa Franco e Abreu.
- 9 — Pedro Simões.
- 10 — José Maria Nobre Santos.
- 11 — Manuel Vicente Galvão.
- 12 — António Joaquim Cabral Marques de Beja Neves.
- 13 — Eurico de Oliveira Martelo.
- 14 — Joaquim António Rojão.
- 15 — Francisco António de Castro Garrão.
- 16 — Marcos Rafael Muginstein.
- 17 — Vasco Guimarães Correia da Silva.
- 18 — Henrique Bothe Conde de Paiva.
- 19 — Hélio Martins Pamplona de Sá Moniz Corte Real.
- 20 — Luís Coelho da Fonseca Magalhães.
- 21 — António Guerreiro de Sousa e Silva.
- 22 — João Augusto de Rego Bayan Júnior.
- 23 — Orlando Maldonado Reis.
- 24 — Manuel José Moreira.
- 25 — Angelo de Almeida.
- 26 — Octávio José Ferreira Garcia de Carvalho.
- 27 — Paulo José Fernandes da Silva.
- 28 — António Marques de Sá Couto.
- 29 — Francisco de Carvalho Jacinto.
- 30 — Mário Abílio de Almeida.

WIESE & C., L.

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telefone P. B. X. 20181
LISBOA

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

Fábrica de Porcelana

da Vista Alegre, L.º

FUNDADA EM 1824

A mais antiga da Península

SEDE:

**Largo da Biblioteca Pública, 17-r/c
LISBOA**

**FÁBRICA EM ILHAZO
AVEIRO**

AS MELHORES PORCELANAS PARA
USOS DOMÉSTICOS E INDUSTRIAS

PORCELANAS DECORATIVAS
E ELÉCTRICAS

AS PORCELANAS DA
«VISTA ALEGRE»
RIVALIZAM COM AS
MELHORES ESTRANGEIRAS

Depósitos: { **LISBOA** — Largo do Chiado, 18
PORTO — R. Cândido dos Reis, 18

**The Red Hand Compositions Company
LONDON**

Tintas Anti-Corrosivas marca **Mão Vermelha**, também conhecida por tinta **Hartmann**. A mais resistente ao calor, e de proteção eficaz e duradoura.

Não é afectada pelo ar do mar e é de



(MÃO VERMELHA)
Company, Limited
ANTICORROSIVE PAINTS

D. A. KNUDSEN & C.º, Limitada
TELEFONE: 22787-2 2790 TELEGRAMAS: KNUDSEN
Cais do Sodré, 8, 2.º — LISBOA

uniforme qualidade, consistência e côr, para pintar madeira, metais, pedra e cimentos; tanto para interiores como exteriores.

Tintas especiais para interiores, exteriores e fundos de navios de madeira ou de ferro.

SEGUROS
AVIÃO — CAMINHOS DE FERRO
TAXAS

Procure **António Gomes**
Telefone 23116

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

Para beber um bom café
prefira sempre os cafés de:

CABO VERDE
SÃO TOMÉ
ANGOLA
TIMOR

Que figuram entre os melhores do Mundo

Companhia
«Cimento
TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:

Rua da Vitória, 88-2.º—LISBOA
TELEFONES 28953 - 28552

FILIAL:

Avenida dos Aliados, 20-3.º—PORTO
TELEFONE 1551

«PEÇA PARA AS SUAS
REFEIÇÕES AS DELICIOSAS
CONSERVAS DE PEIXE,
PORTUGUESAS:

SARDINHAS
ATUM
ANCHOVAS

DESPERTAM O APETITE E
ALIMENTAM».

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada



SEDE EM LISBOA:

Direcção e Escritório: R. DOS FANQUEIROS, 278. 2.
Telefones: Direcção 2 3623—Escritórios 2 2331
Estado 180

DEPÓSITOS:

Lisboa—R. DOS FANQUEIROS, 270 a 276—Telef. 22332
Porto—RUA PASSOS MANUEL, 49 a 51—Telef. 117
Endereço Telegráfico: PELPRADO

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 construída e em exploração:

Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros

1.347. Distância do Lobito à região mineira da Katanga: Quilómetros 1.800

A. A. Silva

Representante Geral para Portugal de

CAMIONS BERLIET

**AUTOMÓVEIS
E CAMIONS HOTCHKISS**

MOTOS FRANCIS - BARNETT

EQUIPAMENTOS

R. B.

S. E. V.

BENDIX

KLAXON

MARELLI

NIEHOFF

LAVALETTE

PARIS - RHONE

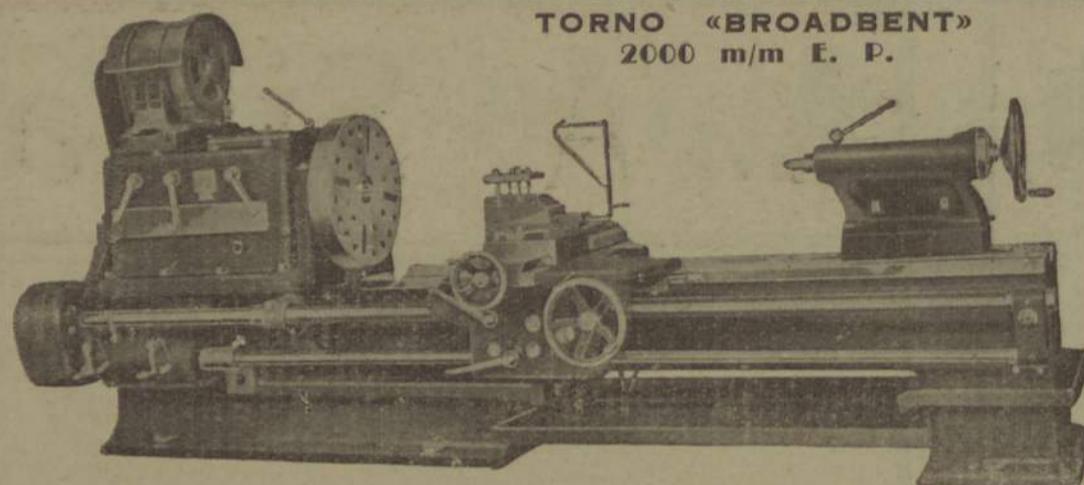
Projectores «Cibié»

Acumuladores «Autosil»

Avenida 24 de Julho, 26-B

Telefone 6 1583

LISBOA

TORNO «BROADBENT»
2000 m/m E. P.MAQUINAS - FERRAMENTAS
para todas as indústrias

MOTORES E GERADORES ELÉCTRICOS
MOTORES A PETRÓLEO E DIESEL
BOMBAS, COMPRESSORES, MOINHOS
MATERIAL PARA CAMINHOS DE FERRO,
— ETC. —

Sociedades Reunidas Reis, L. da

EMPRESA RECOMENDADA PELA COMPAHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

Secção de Máquinas: Avenida Almirante Reis, 80-B e 80-E — LISBOA — Telefone 5 0472

CIMENTO «LIZ»
HIDROFOCAÇO «N»

Próprio para IMPERMEABILIZAÇÃO DE OBRAS, rebocos, fundações, paredes, etc..

Substitue com vantagens de ordem técnica e económica todos os impermeabilizadores conhecidos.

EM SACOS DE PAPEL DE 50 QUILOS
Peçam instruções para o seu emprego

Séde: Rua do Cais de Santarém, 64, 1.º — LISBOA
Filial no Norte: Rua de Santo António, 190-A, 1.º — PORTO

AGENTES EM TODO O PAÍS

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

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 infestinos — às 4 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3.30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5.30 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

— ANÁLISES CLÍNICAS —

**«A Nova Loja
dos Candeeiros»**

Vende ao preço da tabela:
Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigos da
— VACUUM —

Unica casa no género que tem
ao seu serviço pessoal técnico
que pertenceu áquela compa-
nhia, tomado responsabil-
dade em todos os consertos
— que lhe sejam confiados —

R. da Horta Sêca, 24
LISBOA — Telef. 22942

Vai viajar?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazéns 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

TELEFONE PRÁIA 4

Escritórios — L. DO STEPHENS, 4-5 — LISBOA

Telegrams: SNADEK — LISBOA

Telefone: 21868

SAPATARIA

RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA

TEL. 28000