

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 B X 2 0158; Direcção: 2 7520

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 893

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1422



16 — MARÇO — 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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

General RAÚL ESTEVES
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 ESTEVES DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Pelas altas regiões ferroviárias — No aéropago de Bruxelas, pelo Eng.º civil <i>Américo Vieira de Castro</i>	231
Lusitânia Expresso «Sevilha»	234
Os Caminhos de Ferro na Literatura, pelo Dr. <i>Busquets de Aguilar</i>	235
Há 50 anos	237
O que todos devem saber.	238
Imprensa	239
Prof. Dr. Fezas Vital	239
D. Gabriel Uriguen	239
Companhia do Caminho de Ferro do Mondego.	239
Brindes e Calendários.	239
Espectáculos.	239
Parte Oficial	240

Pelas altas regiões ferroviárias

NO AÉROPAGO DE BRUXELAS

P o r A M É R I C O V I E I R A D E C A S T R O

Engenheiro civil (A. P. P.)

FASTIDIOSAMENTE, com indignação dos 17.000.000 de passageiros que usufruem o escandaloso privilégio de serem transportados nos caminhos de ferro *a preços muito inferiores aos do custo*, com grande tédio da maioria dos leitores e com aborrecimento de alguns ferroviários e governantes, vimos proclamando há mais de um ano nestas hospitalleiras colunas, *a bem da nação*, que os serviços de passageiros são causa de grandes prejuízos para os caminhos de ferro e para o país.

Assim continuaremos enquanto durar essa hospitalidade, a qual não seria para admirar terminasse breve.

O futuro, não muito distante, mostrará quanta razão nos assistia. Mas será demasiadamente tarde, e os contribuintes suportarão todo o peso dos erros cometidos como já o suportam em França e em outros países. Neles reinava o delírio da velocidade e do luxo nos combóios de passageiros, e uma competência internacional ruinosa, muito análoga à que outrora subsistiu através do Atlântico, de tão nefastas consequências.

Estes os motivos pelos quais lemos, com grande satisfação, no número de De-

zembro de 1946, do Boletim do Congresso dos Caminhos de Ferro um interessantíssimo artigo sobre os serviços de passageiros, o qual confirma plenamente tudo quanto sobre esse assunto nestas colunas temos escrito. Estamos, portanto, fortalecidos com a autoridade do Areópago de Bruxelas.

Assim começa o citado artigo:

«Os serviços de passageiros representam para todos os caminhos de ferro de todo o mundo uma parte importante do tráfego, os quais os dirigentes dos organismos ferroviários estão, naturalmente inclinados, sob a pressão dos Poderes Públicos e das reclamações dos passageiros, a melhorar constantemente, *sem procurar conhecer com exactidão as consequências que esses melhoramentos podem ter sob o ponto de vista financeiro.*

O itálico é nosso.

Nós acrescentaremos: *quando se trata de tarifas tão ruinosas como as das tranvias da C. P., mesmo que a miragem da electrificação venha a ser um facto, essas consequências hão-de ser gravíssimas.*

Técnicos estrangeiros a estudar o pro-

blema da electrificação das nossas linhas — que não apresenta dificuldades especiais — sob o ponto de vista meramente técnico, deixando na sombra o problema económico, nada podem contribuir para elucidar essa importantíssima questão.

Uma modificação rápida e imprevista nos sistemas de tracção eléctrica pode inutilizar, num instante, os mais brilhantes e «seguros» estudos desses técnicos, como sucedeu mais do que uma vez na Suíça.

Acresce ainda a circunstância, a qual poremos em relêvo, sem sombra de desprimor para ninguém, que esses técnicos nem sempre estão completamente libertos da influência das grandes casas estrangeiras fornecedoras de material eléctrico.

A extrema vulnerabilidade das linhas eléctricas perante os ataques aéreos foi já posta em destaque nestas colunas. Hoje lemos nos jornais diários que as linhas ferreas electrificadas sofreram muito mais na Inglaterra do que as restantes, e que foi necessário em alguns pontos enviar robustos combóios a vapor para auxiliar linhas onde imperava a «Grande Fada», frágil naturalmente como todas as fadas, em presença dos violentos temporais de chuva, vento e neve.

Continuando diz o artigo que em 1938, em França, após a criação da S. N. C. F. F. à qual nos referimos no n.º de 16 de Fevereiro de 1947, esta importante questão foi estudada minuciosamente, e foram comparadas as receitas e as despesas aferentes a esses serviços. Os resultados a que se chegou são deveras edificantes, e devem atrair a atenção dos dirigentes dos organismos ferroviários e dos governos dos países de todo o mundo. A seguir os resumimos.

Serviços de passageiros da S. N. C. F. F.

Receitas . . .	4.207.000.000 francos
Despesas . . .	8.245.000.000 »
«Déficit» . . .	4.038.000.000 »

Por estes números se verifica qual a causa principal dos pavorosos «déficits» dos caminhos de ferro franceses. Outras

se lhe juntaram, sem dúvida, mas nenhuma de semelhante magnitude.

Mais nos diz o artigo que os obscuros e benéficos serviços de mercadorias deram um lucro de

1.100.000.000 francos.

Melhor justificação não poderia haver de tudo quanto temos dito e redito com irritação de uns, aborrecimento maior ou menor de muitos, e sem agrado de ninguém.

Nada nos incomoda essa situação. O nosso fim não é agradar aos leitores.

Seguem-se quadros e considerações relativos aos serviços de passageiros da mais alta importância, dignos de serem analisados. Mas essa análise, deveras proveitosa, tem de ser muito extensa, e só poderá ser feita em subsequentes artigos, meramente técnicos.

Por hoje vamos apenas comentar alguns pontos e transcrever as conclusões do artigo, cujo tema não pode ser mais palpitante, nem mais interessante, para o futuro dos caminhos de ferro, tão gravemente ameaçado mundo em fora. Mundo em fora há também a este respeito muitas ilusões...

Segue-se um estudo bastante extenso de várias medidas tendentes a reduzir os enormes prejuízos dos serviços de passageiros. Em torná-los lucrativos, ou sequer em extinguir os «déficits», não pensa o articulista. E com razão.

De tais medidas muito pouco há a esperar. Apenas um substancial aumento de tarifas poderia trazer uma sensível melhoria nos serviços de passageiros. Mas um tal aumento, vivamente combatido pelo público, apoiado inconsideradamente pelos governos, é irrealizável, embora fosse absolutamente justo.

Seis eram as grandes companhias ferroviárias francesas, *Nord, Est, Ouest, P. L. M., Orleans e Midi*. A Companhia de *Ouest*, a qual tinha um tráfego prodigioso de passageiros suburbanos — considerado pelos ignorantes em assuntos ferroviários como

um flagrante indício de prosperidade — succumbiu em 1908 ao peso dos «deficits» ocasionados por essa prosperidade «fictícia». Passou para a posse do Estado, e durante os últimos 38 anos tem infligido ao Tesouro Público prejuízos que se cifram por números astronómicos.

Contra esses aterradores prejuízos dos serviços de passageiros nada podem as sumidades ferroviárias (Dautry).

A partir de 1921 as cinco restantes companhias começaram a dar sinais de fraqueza financeira. Mas não diminuiu, nem a velocidade comercial dos combóios, nem o peso morto dos passageiros, nem os grandes percursos sem paragens. Pelo contrário, foram aumentando sempre. Questão de «prestígio»...

Os diferentes remédios aplicados não lograram resultado algum. O mal foi-se agravando sempre, e em 1937 sossobraram em bloco, entregando-se ao Estado, o qual lhes impoz as condições que por bem houve, porquanto não estavam em condições de lhe resistir.

Triste fim de empresas que, *in illo tempore*, foram consideradas verdadeiros colossos financeiros...

O exemplo da França deve ser meditado por todos os países da Europa. *Jam proximus ardet Ucalegon*.

A electrificação dos nossos caminhos de ferro, combalidos como todos os da Europa, e mais ainda sofrendo de grande debilidade das receitas de mercadorias, terá como consequência beneficiar os grandes produtores nacionais de energia eléctrica e os grandes fabricantes estrangeiros de material eléctrico e apressar a ruina desses debilitados organismos de transporte, os quais há tantos anos lutam com a adversidade.

Que frutos têm colhido as indústrias do Norte do país do largo emprêgo da energia hidro-eléctrica, *vendida e revendida como vulgar mercadoria?! Absolutamente nenhuns*. Qualquer motor térmico lhes daria a força motora por preço muito inferior.

Mas estudando os relatórios das empre-

sas de distribuição dessa energia verifica-se que a *revenda* dessa mirífica força é assaz proveitosa...

Nada absolutamente justifica a electrificação dos nossos depauperados caminhos de ferro. É um péssimo emprêgo do dinheiro dos contribuintes, quando o Governo tantas aplicações, *urgentes e reprodutivas*, teria a dar-lhe. E urgentes e reprodutivas as têm mesmo dentro dos caminhos de ferro, como seja a de tornar muito mais satisfatórios os serviços de mercadorias, tanto sob o ponto de vista dos interesses do público, como dos próprios caminhos, abaixando o custo da tonelada-quilómetro.

Vamos agora transcrever as conclusões do artigo.

Assim começam: «É este o conjunto de medidas que o inquérito junto das diferentes administrações de caminhos de ferro nos permitiu organizar com o fim de conseguir que o preço de custo dos serviços de passageiros seja o mais baixo possível, e se dêem ao público facilidades razoáveis. Estas providências deveriam já ter sido postas em vigor antes da guerra afim de diminuir o «deficit» de todos caminhos de ferro da Europa».

Nós diríamos: *muito antes da guerra*.

Continuando diz o artigo: «Estas medidas devem ser actualmente postas em prática, com tanta mais tenacidade, quanto é certo que os meios postos à disposição dos caminhos de ferro são cada vez mais reduzidos. Não se deve, todavia ocultar que o público vai exigir todas as facilidades anteriores à guerra, como se esta não tivesse realmente existido. Convirá resistir com energia a essas solicitações, as quais muitas vezes serão apoiadas pelos Governos — imprudentemente, juntaremos nós que não somos ferroviários.

E a seguir: É necessário que, *de forma alguma* — nosso é também o itálico — no futuro os serviços de passageiros levem as empresas ferroviárias, para assegurar o equilíbrio financeiro geral, a aumentar as tarifas de mercadorias, de forma que estas se tornem particularmente vulneráveis à

concorrência dos serviços de mercadorias a grandes distâncias nas estradas, o que acarretaria para a economia dos caminhos de ferro *perdas muito consideráveis*.

E nós, a quem tanto interessa a economia das caminhos de ferro, como a da nação, juntaremos que essa elevação das tarifas de mercadorias *teria o mais desastroso efeito sobre a economia das nações, e até sobre a economia mundial*, como já tantas vezes temos escrito nestas colunas.

Infelizmente, de todas as modificações propostas nos serviços de passageiros para os tornar menos ruinosos, as quais atentamente estudamos, pouco há a esperar, a não ser uma elevação muito substancial das tarifas de passageiros.

Erro gravíssimo foi deixar inveterar tão maus hábitos no público.

Os caminhos de ferro, só por si nada poderão contra os violentíssimos protestos das populações. Só os Poderes Públicos os

poderão sustentar nessa difícilíssima campanha. A nossa confiança nos governos é, porém, limitadíssima. Lembramo-nos sempre dos odiosos «contingentes» de importação em França, os quais tanto contribuíram para a ruína da economia desse país, tão simpático, quanto inditoso, e que eram obra das clientelas políticas.

E terminaremos. Nas nossas enfadonhas considerações, de há um ano a esta parte, temos, portanto, o apoio do areópago de Bruxelas. Pena foi que essa alta instituição tão tardiamente encarasse a sério este importantíssimo problema ferroviário. Questão de amor próprio e de «prestígio» internacional, ambos muito mal cabidos.

Permita Deus que o «prestígio» não entre também em cena para promover a electrificação dos nossos caminhos de ferro, tão mal preparados para no futuro suportar os pesados encargos dessa transformação, tão sedutora como onerosa.

Lusitânia Expresso «Sevilha»

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de acôrdo com a RENFE, vai pôr em circulação, a partir de 27 do corrente, um combóio Lusitânia Expresso para Sevilha, que, saindo de Lisboa às 3.^{as}, 5.^{as} e sábados, às 19,27, chega àquela cidade às 9,45 do dia seguinte. O regresso de Sevilha faz-se às 2.^{as}, 4.^{as} e 6.^{as} às 21,30, chegando a Lisboa no dia imediato, às 10,20.

Trata-se dum combóio de lotação limitada, com fourgon, carruagem-cama, carruagens de 1.^a e 2.^a classes e restaurante, sendo o serviço de polícia e alfândega feito em trânsito.

Este combóio, que circula por

Badajoz, vai contribuir para um maior estreitamento de relações comerciais e turísticas entre Lisboa e Sevilha.

De 27 do corrente até 6 de Maio, circulará entre Lisboa e Sevilha um combóio especial destinado às pessoas que desejem assistir às tradicionais cerimónias da Semana Santa e à Feira.

A venda de bilhetes para o Lusitânia Expresso «Sevilha», é feita na secção de informações de Lisboa Rocio e na Agência da Companhia de Wagons Lits, na Rua do Carmo.

O último dia de circulação deste combóio é a 6 de Maio.

Os Caminhos de Ferro na Literatura

P e l o D R. B U S Q U E T S D E A G U I L L A R

ENTRE os escritores contemporâneos, que nos seus trabalhos literários apresentaram referências de carácter ferroviário, encontram-se a senhora D. Maria Archer e os senhores Dr. Antero de Figueiredo, Aquilino Ribeiro e Joaquim Paço de Arcos. Das manifestações respeitantes a caminhos de ferro, que, na obra do senhor Dr. Antero de Figueiredo, interessam, já me ocupei ⁽¹⁾, faltando agora os outros escritores.

Em romances admiráveis o senhor Aquilino Ribeiro tem tratado de diversos assuntos, mas, apenas em «Filhas de Babilónia» e «Lápides partidas», mostrou temas ferroviários. A novela «Os Olhos Deslumbrados», de «Filhas da Babilónia», é um episódio passado num combóio em viagem para Paris, depois de transposta a estação de Fregeneda, primeira localidade espanhola a seguir à Barca de Alva.

Essa descrição bastante desenvolvida parece uma réplica ao mais notável trecho ferroviário da literatura portuguesa, que é a viagem de Paris a Tormes realizada por Jacinto e José Fernandes, e descrita por Eça de Queirós ⁽²⁾. O senhor Aquilino Ribeiro, com aquele vocabulário rico e um poder de observação que o tornam inigualável, iniciou a sua novela da forma mais ferroviária possível e que tem apenas semelhança com o começo de «A Capital» de Eça de Queirós ⁽³⁾.

«Em caminho de ferro, escreveu o senhor Aquilino Ribeiro ⁽⁴⁾, através da chã pasmada de Castela-a-Velha. Todas as tristezas do princípio do Outono, do entardecer e dos desertos, entraram para a carruagem, tomaram os lugares vazios, penduraram-se aos espaldares e ao nosso pescoço. Quase que se podem palpar, têm corporeidade de viajantes.

«Ainda ouço e ainda vejo, ao longo do cais, os tamancos de Fregeneda, aqueles tamancos do cómodo e respeitável chefe que de mãos encaixadas nas mangas do tabardo até os cotovelos, deixou que por cima de nós passasse uma lenta, bafienta eternidade. Eram de encouras, com testeiras de latão, e seu belo sonido de matraca rompia singular por entre o fragor metálico da manobra. Era a voz de presença de Espanha.

«Há já uns bons quilómetros andados e, não obstante, as montanhas do Douro continuam a mover-se a Oeste, ronceiramente. Só infinitos rolando sobre infinitos têm aquela subtil cadência na mobilidade. Lá vão correndo e figura-se-me que o corvo, empo-

leirado além, naquele pinheiro solitário, está atento a vê-las correr. Não à enfiada de grandes ataúdes sonoros que é o combóio, pois conserva o garbo castelhano — nem olhar à retaguarda, nem olhar em baixo.

«A máquina esgalga-se pela planície fora, direita a um fugaz e parabólico horizonte. Surrada dos gados, com a sarna dos restolhos e da urze a grisalhar, parece que Deus nesta terra apenas semeou cinzas. Os próprios pássaros levantam da resteva, recuam e fogem de nós numa revoada irreal de faúlhas apagadas».

Abandonando o corredor, o autor senta-se no lugar, e, depois duma referência exacta à paisagem que desaparece, começou a observar o compartimento.

«Ponho-me ⁽⁵⁾ a submeter o compartimento a cálculos aritméticos. O tejadilho compõe-se de vinte e seis ripas ou vinte e sete, cômputo feito duma emenda. Não ostenta em seu verniz lustroso bosques irreais, mas, a um canto, lá descubro uma perfeita máscara de histrião. Os olhos são duas dedadas de lampianista, a boca uma junta que arreganhou com um presumível descarrilamento. Um, dois, três, nove letreiros; inumeráveis letras, trinta aqui... vinte e quatro além..., gordas, anchas, escorregando nas paredes como lagartas em procissão. Os cuidados que à Companhia merece meu esqueleto peregrinante desvanecem-me. Fala neles o estatuto e a fraternidade cristã. E, por detrás daquelas vozes gnómicas e instruções proveitosas, sinto a Espanha imperial e católica que, por cada, soldado, aparelhava um prégador.

«Lá desponta, segunda vez, do batuque raivoso do aço uma terna melodia errante. Concentro-me a dissociá-la da bulha horrisona das rodas; suspira, trémula, e chorando se esvai, para volver de novo flébil e magoada. Parece a Morte de Ase, cantada pelo mar.

«Nas malas dos passageiros, as argolas, cravadas com seis prégos cada uma, marearam com o suor das mãos. Num rótulo de despacho, a mais ventruda es-

⁽¹⁾ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1387, de 1 de Outubro de 1945.

⁽²⁾ José Maria Eça de Queirós, «A Cidade e as Serras», Lisboa, Porto, 1924, 9.ª edição, pág. 180 a 196.

⁽³⁾ José Maria Eça de Queirós, «A Capital», Porto, 1926, 2.ª edição, pág. 1.

⁽⁴⁾ Senhor Aquilino Ribeiro, «Filhas de Babilónia», Lisboa, 1925, pág. 7 a 8.

⁽⁵⁾ Senhor Aquilino Ribeiro, obr. cit., pág. 18 a 21.

tadeia o nome de Coimbra. Coimbra, um estreloçar de cimbalos, os meus dezanove anos, em volta dos quais o Sol, a Lua, os ástros e as mulheres gravitavam.

«Se o estilo é o homem, a mala é o viajante. Das malas que aí se vêem, uma tem a «houri» reponteada a vermelho quando a côr é de açafrão. Por baixo o cabedal engelhou e gastou-se com os baldões. Foram renovadas as «houses» e falam baixinho de mediania que tem vergonha de se mostrar. Entre a bagagem vai amolentada uma condessinha, em lamelas de verga, de muitas côres. Talvez a tecesse um penitenciário — um honrado e barato cesteiro. Que importa? É o penhor duma família simples e amável, acomodática com os destinos, daquelas que celebram os aniversários com sonetos e pudim de gila e têm uma sala de receber, fechada, reservada, com cadeirões e sofás envoltos em guarda-pós de lona como múmias reais num panteom. E se assim não é, devia ser.

Depois de apreciar os passageiros do compartimento, comentou o fim do dia.

«Anoiteceu (1); vamos a 700 metros de altitude na sala de bailar dos ventos que é a meseta castelhana. Pela charneca não bole sombra de árvore, nem cintila luzeiro. O compartimento fica isolado do combóio e do mundo. A janela é um olho vazado sobre o mundo que se não vê. Só de quando em quando, o vapor da locomotiva e o fumo, concentrados no ar fresco, roçam-na com os seus velos brancos, os seus bulções de cinza, as suas pinceladas de cré. E' o único sinal de infinito que há para lá das quatro paredes que nos levam. Consigo, afinal, diante daquele homem, furtar-me à ideia mortificadora do seu anonimato. Entrego-me a ele e, sujeito, meu pensamento é como água de represa em que a divina adolescente se deixa ir fluctuando.

Alcançada Fuente de San Esteban, o combóio continuou a sua marcha.

«O combóio (2) abalou tão subtil no rodar que, a menos das casas, das luzes, das bisarmas, condensadas na treva, que lá fora remam docemente, se não daria conta. A locomotiva escarra che-ché, ché-ché e, após uma estralejada de saltos, lá voltam as cem rodas ao passo ternário da sua bela e desafinada mazurca».

Magistral a descrição da estação de Salamanca com a demora que é peculiar a todos os combóios espanhóis.

«Entorpeceu (3) o combóio e os minutos decorrem longos como dias de calabouço, caem do relógio ventruado da gare, com uma lentidão peganhosa de gotas meladas.

«No cais, em contra dos vultos errantes, só a luz eléctrica dá uma impressão de presença, de estranha personalidade objectiva. Parece que exerce ali o papel animoso de preenchimento. Contra o muro, caras de mulheres serranas vendem pasmo; e, pelo asfalto espelhento das chuvas, um cura desliza manso como palmípede preto num charco. Outros viajeros...

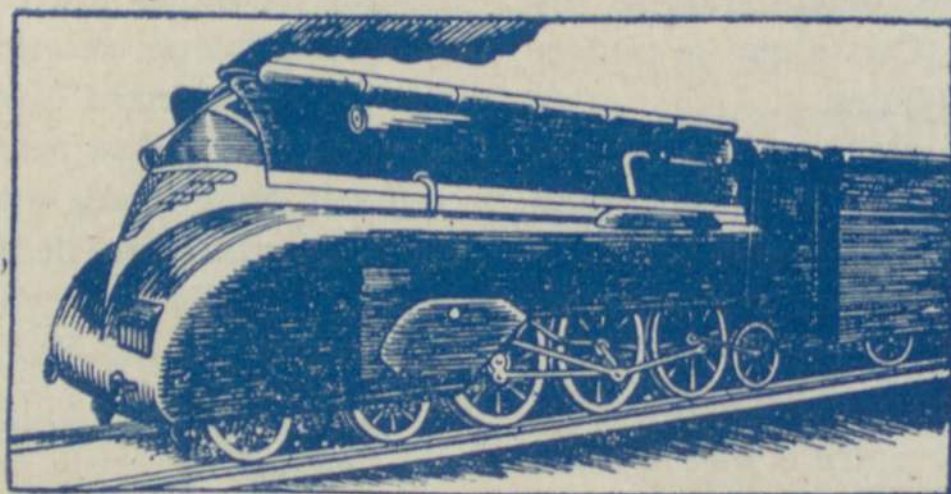
... Mas eu mal me apercebo de seus vultos graves. Sons, vozes de cantina, é como se partissem do cabo do mundo. Não se sente o pulsar da locomotiva, o nosso pulsar difuso de viajantes. E' a imponderabilidade.

«A sineta tange afinal, e entro em assonância com «o de fora». A fonda começou a revessar seu mundo, os malteses de pau e manta que adoram o Menino nos quadros de Ribera, os marchantes de borla no «sombbrero», os carabineiros de filhos à trela. Uma chica passa a cantarolar «El alma de Diós». Como lesma sobre uma abóbara, o ponteiro negro avança no mostrador branco».

(1) Senhor Aquilino Ribeiro, obr. cit., pág. 28 e 29.

(2) Senhor Aquilino Ribeiro, obr. cit., pág. 37.

(3) Senhor Aquilino Ribeiro, obr. cit., pág. 42 e 43.



Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Março de 1897)

Perigos para o paiz

Sob o titulo «A ruina de Lisboa» o *Jornal do Commercio* soltou ha dias um grito de alarme que se tem repercutido em toda a imprensa, dando-nos a triste noticia de que, desde o proximo mez d'abril, será estabelecido um comboio *Sud-express* de Londres e Paris a Gibraltar.

Isto quer dizer que estamos arriscados a que todas ou as mais importantes das carreiras maritimas que hoje fazem escala pelo nosso porto para as Americas a Africa e as Indias abandonem as nossas aguas transferindo-se para Gibraltar, onde serão estabelecidas as comunicações dos paizes do ultramar com a Europa.

Lisboa irá sendo abandonada pelos estrangeiros e não só a capital como o paiz inteiro soffrerá o mais terrivel golpe na sua vida economica.

Eis a fatal consequencia — de resto já desde muito prevista — do abandono em que todas as nossas potencias governativas, todos os dirigentes e, seguindo-lhes o exemplo, todos os dirigidos, no nosso paiz teem deixado os mais importantes interesses publicos.

As nossas previsões, tantas vezes feitas aqui, vão-se realizando; não temos a responsabilidade do silencio, mas não nos regosijamos de ver que as manifestações do mal justifiquem o nosso diagnostico.

Quando todos os paizes, mesmo os mais ricos, se esforçam por attrahir o estrangeiro, nós temos tido o sabio tino pratico de, por todas as fórmãs, o escorraçar do nosso solo.

Enfeitavamo-nos com o titulo de *caes da Europa* e mantinhamos para as procedencias do Ultramar toda a cadeia de incommodos com que torturavamos os que vinham desembarcar aqui.

As quarentenas, famoso espantalho com que afastavamos do nosso porto os sãos e deixavamos os suspeitos entrar por Vigo indo visitar aquelles ao lazareto, afastavam de nós milhares de visitantes, por anno.

Depois de muito tempo e quando as perniciosas consequencias d'este estado de coisas já tinham produzido taes effeitos que impossivel era tolher-lhes a marcha, reformou-se o regimen sanitario, acabando com a maior parte dos incommodos a que o antigo obrigava.

Mas, como se temessemos que essa melhoria nos fosse benefica, inventou-se — ainda antes d'ella — outra peia para os que transitam por terra.

Sequioso de arranjar receita e logares para mais uma legião de partidarios, um ministro lembrou-se de crear os passaportes, pondo-nos na notavel situação de sermos o unico paiz da Europa onde tal exigencia se fazia!

Reconhecerão a asneira, porque lh'a fez notar todo o paiz (menos os collegas do ministério que não se aperceberam d'ella, antes a applaudiram) o decreto conservou-se em suspenso, mas a sua publicação já fizera, no estrangeiro, o effeito bastante para pôr de sobre-aviso todos que planeavam vir ao nosso paiz.

Para os raros que teem vindo, ficou a alfandega encarregada de os afugentar.

Em todas as fronteiras, quando se apresenta um estrangeiro — sabemol-o bem por experiencia propria; sabem-o quantos teem viajado — basta que que elle invoque essa qualidade, basta, na maior parte dos casos, a sua má pronun-

cia do idioma, para que a alfandega lhe dê todas as facilidades.

— Tem alguma coisa a declarar?

— Nada.

— Passe.

Eis o dialogo que se trava na maior parte das alfandegas raianas ou maritimas.

Aqui, como somos muito espertos, temos considerado sempre os que veem de fóra como habeis contrabandistas que só veem cá para introduzir, sem direitos, no nosso mercado alguns gramas de tabaco.

Todos estes estrangeiros são outras tantas tubas da pessima fama do nosso paiz a proclamar lá fóra que ninguem se arrisque a vir a Portugal.

E para contrapôr a isto, o que temos nós feito, em embelezamentos e em attractivos para o estrangeiro?

Ha dez annos que Lisboa communica rapidamente com o centro e o norte da Europa por intermedio do *Sud-express*. Mas desde a epoca da sua inauguração (que julgamos ter sido em 86 ou 87) que fizeram os governos, que fez a camara de Lisboa, que fizeram as grandes corporações do commercio, no sentido de aproveitar um melhoramento de tanto alcance? Nada, absolutamente nada!

Com esta basofia indigena que só eguala a nossa desmedida ignorancia, imaginámos que uma grande companhia internacional como a dos *Wagons Lits*, estabelecia por semana um, dois e tres serviços de comboios rapidos e de luxo, unicamente para transporte de meia duzia de ricos lisboetas que por anno vão tomar as aguas a Vichy, ou passar um mez de ferias em pleno *boulevard*.

E em vez de olharmos seriamente para o augmento que podia resultar d'esse serviço rapido para a economia do nosso paiz, facilitando-se o embarque e o desembarque de viajantes, — fez-se justamente o contrario.

A companhia *Wagons-Lits*, prevendo o desenvolvimento que teria Lisboa com as obras do porto, não só chegou a estabelecer tres linhas de *Sud-express*, por semana, mas até construiu um grande hotel *terminus*, segundo os melhores modelos das grandes capitães. Pois todos estes esforços foram desprezados, não querendo ninguem reparar que essa companhia não pensava no movimento propriamente lisboense, mas sim no movimento internacional de passageiros com a Africa e a America.

O que tem feito a nossa camara municipal? pergunta o collega. Nada.

E o governo?

Esses milhares de contos gastos pelo ministerio das obras publicas, como aqui demonstrámos e o relatorio do actual ministerio não faz senão confirmar, estragados em embelezamentos de corredores, repartições e latrinas officiaes, empregados em melhoramentos na cidade, tornariam esta um encanto que attrahiria visitantes de todos os paizes, de [preferencia a qualquer porto hespanhol e especialmente a Gibraltar que é feio e incommodo.

Mas «para lastima já é tarde» diz a este respeito o *Popular*, e concordando com isso, vejamos de frente o perigo e tratemos de parar a maior força do golpe, já que de tudo não podemos evital-o, e de ver tambem até que ponto elle pode ferir-nos.

Gibraltar não está hoje nas condições de ser considerado ponto *terminus* para um serviço de comboios rapidos como o *Sud-express*.

O caminho de ferro não vae até lá; fica em Algeciras, onde o passageiro sae, sobre a ponte, sujeito, no inverno, aos incommodos de uma estação desabrigada; tendo que embarcar no vapor para atravessar a bahia, sahir d'este em lanchas que o levam ao caes, sujeitar-se ahi á verificação

das bagagens, ir ao *guichet* da policia pelo salvo-conducto para poder permanecer, por oito dias sómente, na cidade.

Isto, para viajantes do centro da Europa para o ultra-mar, especialmente para os que trazem bagagens, para senhoras, pessoas doentes, crianças, é difficil, soberanamente incommodo; incomparavelmente mais incommodo do que a vinda por Lisboa.

A permanencia em Gibraltar não tem interesse mais que para um até dois dias; as noites são estupidas, não ha mais que um theatro, e esse pequeno, e funcionando só de inverno; não ha circos, não ha cafés.

Vê-se portanto que a companhia dos wagons-leitos vae, com o novo *Sud-express*, fazer uma sementeira em terreno ainda não productivo, apenas arroteado.

Mas tudo isto se pôde transformar rapidamente, e para tal bem pouco é necessário, sabida a actividade do genio inglez.

A Inglaterra desde muito tempo faz insistentes tentativas com o governo hespanhol para que este lhe permitta levar a linha ferrea a Gibraltar, partindo com um ramal, já da actual linha de Algeciras em Almorainia ou proximidades, já da linha, em construcção, de Malaga a Cadiz, por Marbilla e Estepona (margem do Mediterraneo) tentativas que teem ficado abortadas pelas recusas do governo em conceder esta linha que faria de Gibraltar um porto maritimo em competencia com os portos hespanhoes do Mediterraneo, e poderia mesmo ser uma linha estrategica de primeira ordem, para um caso de invasão por aquelle lado, nas mãos de estrangeiros em territorio hespanhol.

A Inglaterra, entretanto, lá vae construindo um grande porto d'abrigo com caes acostaveis para os maiores vapores, porto que já está em adeantadissima construcção.

E estabelecido para alli o *Sud-express* e outros comboios directos de Madrid, começando a affluir ao porto os vapores das carreiras transatlanticas, a Hespanha, que lucra com isto, não se resolverá a deixar construir a linha ferrea?

E' bem possivel que isto succeda, porque á Hespanha convirá immenso que a passagem dos viajantes transcontinentaes se faça por Madrid e Andaluzia, e terminada a linha que liga os dois portos d'esta provincia, Cadiz e Malaga, posta esta linha em ligação com a de Gibraltar, a corrente de viajantes por alli deve-lhe dar bons interesses.

Como deixamos demonstrado, o perigo para nós é imminente, e dizemos para nós e intitulámos o nosso artigo «Perigos para o paiz» porque não é só Lisboa mas todo Portugal que perderá de importancia abdicando a sua qualidade de escala entre a Europa, America, e Africa, e entre a America e a India mesmo, de um inimigo tão poderoso como Gibraltar.

Mas se o perigo se approxima, dá-nos, comtudo, ainda tempo para combater, e a essa lucta é que incitamos as instituições officiaes e particulares que teem que determinar o movimento.

Um dos meios está em estabelecer, com toda a urgencia, agencias das nossas linhas ferreas no Ultramar, agencias que podem ser Postas d'accordo com as linhas francezas, para vender lá, no Brazil, no Rio da Prata, etc., bilhetes directos simples e circulatorios nas linhas da Europa, por Lisboa.

Ao mesmo tempo, nas agencias de Paris, tomar-se-hiam logares directos para o Brazil com embarque em Lisboa.

Bem sabemos que as companhias hespanholas, se oppõem hoje, desde que as differenças de cambio com a França as põem em crise financeira, a estabelecer bilhetes directos do nosso paiz para França, bilhetes que nem ellas proprias teem.

Mas ha mil meios de resolver essa difficuldade e é preciso que elles se ponham em practica para o conseguir.

E entretanto os nossos governantes que pensam a sério

nos melhoramentos de que a capital precisa; que pelas nossas legações e consulados se torne bem publico, mas bem publico, que o novo regulamento de sanidade maritima já não impõe quarentenas senão em casos extremos, e finalmente que se annulle de vez — e se proclame tambem no estrangeiro — o famigerado decreto dos passaportes que tanto mal nos fez.

Se nada fizermos, se, como é nosso costume, deixarmos correr á revelia os nossos maiores interesses, ficaremos apenas com as carreiras de vapores indispensaveis para levar dos nossos portos os montões de carne humana que vão chacinar-se ao Brazil, e para nos trazer os esqueletos d'esses desgraçados que de lá voltam com a ruina no lar e no corpo.

O que todos devem saber

Refeições nos hotéis

Por despacho ministerial, os hotéis, restaurantes, pensões, casas de pasto e semelhantes, passam a ser autorizados a fornecer aos almoços ou jantares, sopa ou acepipes, um prato de peixe ou de mariscos, um prato de carne, queijo ou doce e fruta.

Os pratos serão escolhidos pelo cliente de entre os que constarem da ementa e fornecidos aos preços nela indicados.

Não é permitido servir doces de ovos, mesmo como guarnição de outras doçarias, e bolos com manteiga fresca ou «chantilly», ou com cobertura de claras de ovos.

Os jantares podem ser servidos até às 23 horas. Este despacho entra immediatamente em vigor e as infracções são punidas pela forma estabelecida nos decretos-lei n.ºs 29:964, 29:904 e 32:945.

DESDE 1858...

Há 89 anos

SERVINDO

OS INTERESSES DO PAÍS

EM TODAS

AS ROTAS MARÍTIMAS,

a Companhia Nacional de Navegação

Imprensa

«DIÁRIO NACIONAL»

Sob a direcção do sr. dr. Carlos Moreira, tendo como redactor principal o sr. Armando Boaventura, dois jornalistas ilustres, iniciou a sua publicação em 28 de Janeiro um novo jornal da tarde, *Diário Nacional*, de orientação monarquica e católica.

Do seu editorial, extraímos a seguinte passagem em que se resume o seu programa de acção política:

Não queremos ser, nem seremos, na defesa dos altos interesses da Nação, porta-voz de divisão dos portugueses, mas antes pretendemos formar um campo de aglutinação de todos os que, sem partidanismos fechados nem individualismos absorventes, aspiram, acima de tudo, em política, a defesa dos interesses do País e do engrandecimento pátrio.

Aquele e este conseguiram-se à sombra de instituições nossas que a independência do nosso espírito fortaleceu ou criou; côrtes, municípios, corporações, assembleias deliberantes, magistraturas, e dentre estas e sobre todas, com a segurança de uma cúpula forte — a Realeza».

Ao novo diário apresentamos os nossos cumprimentos de boas vindas.

«DIÁRIO DOS AÇORES»

Em 5 de Fevereiro, completou 77 anos de existência o *Diário dos Açores*, o mais antigo quotidiano do arquipélago.

Fundado por Tavares de Rezende, continuado por Manuel Rezende Carreiro e, por falecimento deste, sob a direcção de seus filhos Drs. Carlos e Manoel Carreiro, o *Diário dos Açores*, honrado e brilhante património duma família, está ligado indissoluvelmente como um dos seus mais valiosos construtores, à história e aos progressos da Ilha de S. Miguel, nestes três últimos quartos de século.

Jornal de feição moderna, bem redigido e com colaborações notáveis, o *Diário dos Açores* honra o Arquipélago e a Imprensa do País.

Aos seus ilustres directores e redactores, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta vivas felicitações por mais um aniversário do seu magnífico jornal.

Prof. Dr. Fezas Vital

Na Casa de Saúde de Benfica foi submetido há dias a uma intervenção cirúrgica, o sr. Prof. Fezas Vital, tendo sido seu operador o sr. Doutor Reinaldo dos Santos.

A operação decorreu bem e o doente encontra-se em franca convalescença, pelo que muito sinceramente o felicitamos.

D. GABRIEL URIGUEN

Esteve em Lisboa em serviço profissional, tendo já regressado a Madrid, o nosso querido colaborador sr. Eng.º Gabriel Uriguen, funcionário Superior da RENFE, que nos honrou com a sua visita à redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Companhia do Caminho de Ferro do Mondego

Sociedade anónima de responsabilidade limitada

Nos termos dos artigos 26.º a 38.º dos estatutos e do artigo 131.º, § 1.º, do Código Comercial Português, convoco os Srs. accionistas desta Companhia para uma assembleia geral especial a realizar no dia 7 de Abril de 1947, às 15 horas, na Calçada do Duque, 20, 1.º, a fim de nomearem os liquidatários da Companhia.

Para que os Srs. accionistas possam tomar parte nesta assembleia devem as suas acções nominativas ter sido averbadas até ao dia 6 do corrente, inclusive, e as acções ao portador depositadas na sede social até às 13 horas do dia 8 de Março próximo futuro.

O Presidente da Mesa da Assembleia Geral, R. Enes Ulrich.

BRINDES E CALENDARIOS

Por oferta do sr. João Nunes Sequeira, representante, em Santo António das Areias, das marcas de papel de fumar *Bambú* e *Sem-Fim*, recebemos dois calendários para o corrente ano, que muito agradecemos.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «Cartas de amor».

OLIMPIA — Às 15 e 21 — «O vale sangrento».

COLISEU — Às 21,15 — Grande Companhia de Circo.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

ESCRITÓRIO

ARMAZEM

P. B. X. — 2 8082, 2 8083 e 2 8084

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

DOCA DE ALCANTARA

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 35, II série, de 12 de Fevereiro, publica o seguinte:

Secretaria Geral

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas, exonerar, a seu pedido, dos lugares de vogal efectivo e de vogal suplente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, em representação das empresas ferroviárias, respectivamente Fausto Cardoso de Figueiredo e Mário Melo de Oliveira Costa, para que haviam sido nomeados por portarias de 24 de Dezembro de 1945, publicadas no «Diário do Governo» n.º 6, 2.ª série, de 8 de Janeiro de 1946.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministério das Obras Públicas, nos termos da alínea f) e §§ 2.º e 5.º do artigo 6.º do decreto-lei n.º 35:196, de 24 de Novembro de 1945, nomear vogais suplente e efectivo do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, em representação das empresas ferroviárias, respectivamente o engenheiro Francisco de Paula Leite Pinto e o dr. João de Faria Lapa, chefe da divisão comercial da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 8, II série, de 10 de Janeiro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

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 3 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alterados os actuais mínimos de peso para carga em vagão completo fixados para as mercadorias lã cardada e lã penteada, que passa a ser de 5 toneladas, de lã lavada em rama, que passa a 3 toneladas, e de lã suja, que passa a 7 toneladas, alterações estas que são para vigorar em todas as linhas portuguesas abertas ao serviço público, com excepção da que se refere a lã suja, que não é aplicável nas linhas de Santa Comba Dão a Viseu e de Tua a Bragança.

COMPRE



Cooper Espesura 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 B X 2 3608

Caixa Postal 64 — Telegramas JOSELI

O «Diário do Governo», n.º 35, II série, de 12 de Fevereiro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1947, foi aprovado, por despacho de 20 de Dezembro último de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 1 (passageiros — bilhetes para comboios tranvias), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alteradas as percentagens a cobrar, segundo a mesma tarifa, nos casos de falta de bilhete, de bilhete não válido, de excesso de percurso e de mudança de classe.

O «Diário do Governo», n.º 52, II série, de 5 de Março, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 25 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, anunciando a entrada em vigor nas linhas férreas exploradas por esta empresa da tarifa de contentores aprovada por despacho de 24 de Ja-

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

neiro último de S. Ex.^a o Subsecretário de Estado das Comunicações e publicada no «Diário do Governo» n.º 38, 2.^a série, de 15 do mês em decurso.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 25 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Sociedade Estoril, anunciando a entrada em vigor, na linha férrea explorada por esta empresa, da tarifa de contentores aprovada por despacho de 34 de Janeiro último de S. Ex.^a o Subsecretário de Estado das Comunicações e publicada no «Diário do Governo» n.º 38, 2.^a série, de 15 do mês em decurso.

O «Diário do Governo», n.º 36, II série, de 13 de Fevereiro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Tendo em vista o § único do decreto-lei n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pela interessada: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, que se proceda à troca do terreno com a superfície de 194^{m²},97, de clarado sobrente pela portaria do Ministro das Obras Públicas de 10 do corrente mês, publicada no «Diário do Governo» n.º 14, 2.^a série, de 17 do mesmo mês, com o terreno confiante com o caminho de ferro pertencente à firma Azeites Senhora da Rocha, Limitada, e cuja área é de 433^{m²},58.

O «Diário do Governo», n.º 52, II série, de 5 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção da empreitada n.º 67, de britagem de 3:000 metros cúbicos de pedra para balastragem do ramal de Alfândega, entre os quilómetros 0,000 a 1,500 e 3,600 a 3,884, de que é adjudicatário Joaquim António Vieira, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 51, III série, de 4 de Março, publica o seguinte:

Fornecimento de 27:000 travessas de pinho para o lanço de Celorico de Basto ao Arco de Baúlhe, da linha do Vale do Tâmega

Pelo presente se faz público que no dia 20 de Março de 1947, pelas 16 horas, na sede da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede, 63 (ao Caldas), Lisboa, perante a comissão nomeada para esse fim, se há-de proceder ao concurso para arrematação do fornecimento acima referido.

A base de licitação é de 710.030\$00.

O depósito provisório é de 17.800\$00, devendo ser efectuado na Caixa Geral de Depósitos Crédito e Previdência, ou em qualquer das agências ou delegações, com guia passada pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, todos os dias úteis até à véspera do concurso.

O depósito definitivo será de 5 por cento do preço da adjudicação.

O programa do concurso e o caderno de encargos, bem como as restantes peças anexas, podem ser examinados em todos os dias úteis, das 11 às 17 horas, na sede da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, ou na 1.^a Secção de Estudos e Construção (Estação de S. Bento, Porto).

Repartição de Estudos, Via e Obras, 28 de Fevereiro de 1947. — O Engenheiro Chefe da 4.^a Repartição, *Diogo Sobral*.

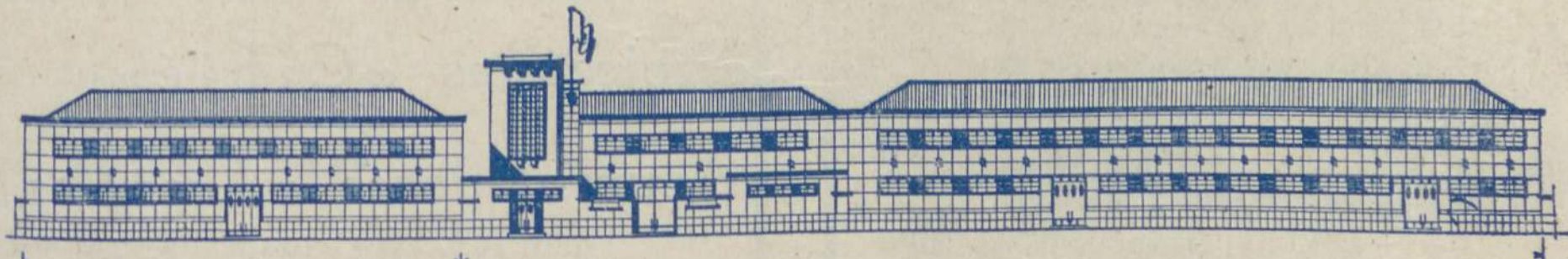
Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais

Secção Administrativa

O «Diário do Governo», n.º 12, II série, de 21 de Fevereiro, publica o seguinte:

Nos termos e para os efeitos do disposto no artigo 3.º e seu § 1.º do decreto-lei n.º 31:271, de 17 de Maio de 1941, se publica que, por despacho de S. Ex.^a o Subsecretário de Estado das Obras Públicas de 12 do corrente, foi fixado em 30.000\$00 o limite de verba a despender com as obras eventuais de pequenas reparações, conservação e de simples arranjo a efectuar no corrente ano pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

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.º

Telefone 4 2839 P. B. X.

LISBOA

FUNDADA
EM 1923



PORTUGAL
MARCA REGISTRADA

FÁBRICA (Sede)

R. Sacadura Cabral, 26

Telefone Algés 296 P. B. X.

DAFUNDO

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada



SEDE EM LISBOA:

Direcção e Escritório: R. DOS FANQUEIROS, 278. 2.º

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 Telegrafico: PELPRADO

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela



S É D E E M L I S B O A

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 mi-
neira 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

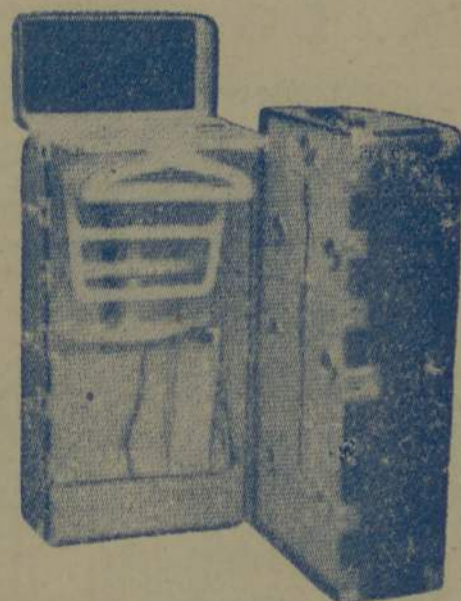
Teodoro

MALAS DE VIAGEM — CARTEIRAS — MALINHAS
PASTAS — LUVAS



PELES — Confeecção
Raposas — Visons
— Astrakans, etc.

O maior sortido
Os melhores preços



SUCURSAIS:

Rua da Conceição, 20-26
Rua da Palma, 117-121

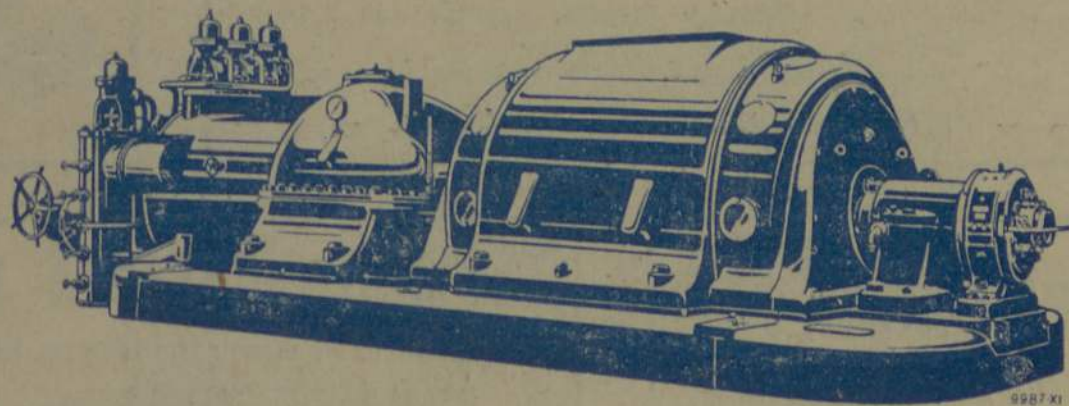
Rua do Ouro, 234
Rua do Carmo, 29-31

Telefone 2411

Teleg. BROWNBOVERI — Pôrto (Universal Trade Code)

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia} BADEN — SUÍÇA

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



União Eléctrica Portuguesa, Pôrto
Turbo-grupo a vapor de 7.500 kilowatts

Representante geral para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Praça D. João 1, 25, 3.º, Dt.º — Pôrto

WIESE & C.^A, L.^{DA}

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telefone P. B. X. 2 0181

LISBOA

The Red Hand Compositions Company
LONDON

RAHTJEN'S COMPOSITION

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

Não é afectada pelo ar do mar e é de



uniforme qualidade, consistência e cor, 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.

Agentes gerais: **(MÃO VERMELHA) Company, Limited**
ANTICORROSIVA PAINTS

D. A. KNUDSEN & C.^o, Limitada
TELEFONE: 2 2787-2 2790 TELEGRAMAS: KNUDSEN
Cais do Sodré, 8, 2.^o — LISBOA

C I M E N T O " L I Z "
H I D R O F O C A D O " 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. 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 sífilis — 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. 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

ANALISES 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 àquela companhia, tomando responsabilidade em todos os consertos — que lhe sejam confiados —

R. da Horta Sêca, 24
LISBOA — Telef. 2 2942

Vai viajar?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serraço

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 PRAIA 4

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

Telegramas: SNADEK — LISBOA Telefone: 2 1868

SAPATARIA



RUA DO AMPARO

A MAIS ECONOMICA DE LISBOA

TEL. 28000

Cimento "TEJO"

CANTARIAS — MARMORES

António Moreira Rato & Filhos

L I M I T A D A

Avenida 24 de Julho, 54-F

Telefone 6 0879

Telegramas-RATOFILHOS

L I S B O A

SEMPRE QUE PENSE FAZER CINEMA

Consulte a única casa especializada :

P A T H É - B A B Y

Stock de filmes virgens 8, 9,5 e 16 m/m

- Entre no IV concurso do melhor filme de amator.
- Peça e assine por 12\$00 anuais a revista «CINEMA DE AMADORES».
- Stúdio e salão de projecções próprios. Sessões privadas.
- Filmagem das suas festas familiares.
- Gravação de discos nos nossos studios ou em sua casa.

Sociedade Pathé Baby Portugal, L.^{da}

L I S B O A — Rua de S. Nicolau, 22

P O R T O — Rua de S.^{ta} Catarina, 315

Fábrica de Porcelana da Vista Alegre, L.^{da}

A mais antiga da Península — Fundada em 1824

AS MELHORES PORCELANAS PARA USOS DOMÉSTICOS
E INDUSTRIAIS. PORCELANAS DECORATIVAS E ELÉCTRICAS

Fábrica em Ilhavo — A V E I R O

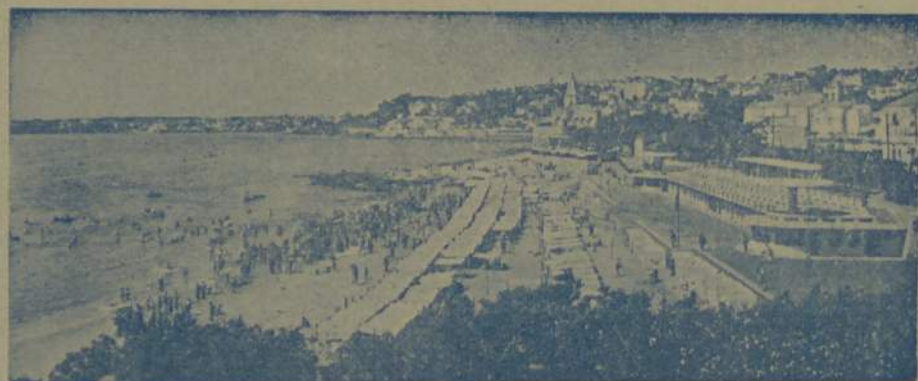
AS PORCELANAS DA VISTA ALEGRE RIVALIZAM

— COM AS MELHORES ESTRANGEIRAS —

DEPÓSITOS { L I S B O A — Largo do Chiado, 18
P O R T O — Rua Cândido dos Reis, 18

Sede: LARGO DA BIBLIOTECA, 17, r/c.

L I S B O A



Estoril

COSTA DO SOL

a 23 quilómetros de Lisboa

A mais elegante praia do País

TODOS OS DESPORTOS

Golf, Tennis, Hipismo, Natação, Tiro, etc.

ESTORIL-PALÁCIO-HOTEL

Elegante e confortável

HOTEL DO PARQUE

Completamente modernizado

MONTE ESTORIL HOTEL (Monte Estoril)

Serviço esmerado

ESTORIL-TERMAS

Estabelecimento Hidro-Mineral e Fisioterápico
— Análises Clínicas — Ginástica — Cultura Física

TAMARIZ

Magníficas esplanadas sobre o mar — Restaurante — Bars

PISCINA

SALA DE ARMAS

ESCOLA DE EQUITACÃO

«STANDS» DE TIRO

PARQUE INFANTIL

CASINO aberto todo o ano

CINEMA — CONCERTOS — FESTAS — DANCING —
RESTAURANTE — BARS — JOGOS AUTORIZADOS

Informações:

Soc. Propaganda da Costa do Sol — ESTORIL

PRODUTOS-VAP-PORTUGAL

PERFUMARIAS

(PÓRMULAS INÉDITAS)



Glycol

O ideal da pele

O único preparado que realiza a máxima beleza, dando à pele o raro encanto da mocidade

Váp

Elixir dentífrico concentrado

Um sonho realizado: aroma sedutor, frescura inextinguível e higiene máxima

Ouro-Váp

Fricção para depois do banho

Estética, suave, revigorante e deliciosamente perfumada



A ÚNICA FÓRMULA GARANTIDA
PARA ELIMINAR O DESAGRADÁVEL
EFEITO DA TRANSPIRAÇÃO

Perfume Váp

N.ºs 1, 2 E 3

ALICIANTE, FINO, AROMA INVULGAR



À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

Depositários Gerais:

Ventura d'Almeida & Pena

R. do Guarda Mor, 20, 3.º-Esq. (a Santos)—LISBOA
REMETEMOS ENCOMENDAS PELO CORREIO À COBRANÇA
DE QUALQUER DOS NOSSOS PRODUTOS
enviamos uma amostra contra 5 \$ 50 em selos do correio, nome e morada

SAN GIORGIO

GENOVA—ITÁLIA

- * CENTRAIS ELÉCTRICAS * TURBINAS
- * TRANSFORMADORES * TEARES
- * MOTORES ELÉCTRICOS de construção normal e especial
- * GRUPOS SOLDADURA rotativos
- * RECTIFICADORES A VAPOR de mercúrio
- * MOTORES ELÉCTRICOS para teares
- * GRUPOS ELÉCTRO-BOMBAS para pequenos e grandes débitos
- * MOTORES DIESEL marítimos e terrestres
- * GRUPOS DIESEL ELECTROGENÉNEOS de c. contínua e alterna

REPRESENTANTES PARA PORTUGAL E COLÓNIAS

LINHARES & SILVA, L.^{DA}

RUA JOSÉ ESTEVÃO, 41 E 45 E 30-32-34 — LISBOA

TELEFONES 5 0754 — 5 0112



Phoenix Assurance Company Limited

SEDE EM LONDRES

1782—Mais de um século e meio de serviços prestados ao público—1947

SEGUROS CONTRA FOGO, LUCROS CESSANTES, TREMOR DE TERRA,
AGRICOLAS, QUEBRA DE VIDROS, AUTOMÓVEIS, RESPONSABILIDADE
CIVIL, ACIDENTES, PESSOAIS E MARITIMO

AGENTES GERAIS: **JOÃO ARCHER & C.^A — PORTO**

Em Lisboa: **COSTA DUARTE & LIMA, L.^{DA} — Rua Augusta, 100, 2.º-Telef. 2 6922**

A Companhia União Fabril

FABRICOU, VENDEU E ENTREGOU

EM 1946

quantidades de **Superfosfatos** superiores a
150 por cento das anteriores à guerra.
Estabeleceu assim o seu «**record**» do
movimento industrial e comercial desde
===== a fundação da Empresa =====

C. U. F.

AO SERVIÇO DA LAVOURA

Rua do Comércio, 49-LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 84-PORTO

Sociedade Industrial Farmacêutica

S. A. R. L.

PRODUTOS QUÍMICOS E MEDICAMENTOS ESPECIALIZADOS



LABORATÓRIOS «AZEVEDOS»

FARMÁCIA AZEVEDO IRMÃO & VEIGA

FARMÁCIA AZEVEDO, FILHOS

DROGARIA AZEVEDO IRMÃO & VEIGA

DROGARIA AZEVEDO, FILHOS



Séde: Travessa da Espera, 3—LISBOA

PORTO * COIMBRA



MAQUINAS-FERRAMENTAS
FERRAGENS-CUTELARIA

HORÁCIO ALVES, L.^{DA}

43, RUA AUGUSTA, 51. LISBOA

TELEG. ALZI · TELEF. 26247-48

Aquário

FIRST CLASS RESTAURANT

IN THE MANNER OF «PRUNIER»

«CASA DOS MARISCOS»

34-50, RUA JARDIM DO REGEDOR

(NEAR P. DOS RESTAURADORES)

LISBON

TELEF. 26801

Specialities: LOBSTER, CRABS, SHELL-FISH, OYSTERS AND OTHER FINE FISH SPECIALITIES, PORTUGUESE COUNTRY DISHES, SPANISH SPECIALITIES. ENGLISH AND FRENCH SAUSAGES

Spécialités: LANGOUSTE, CREVETTE, CRAVE, COQUILLAGE, HUITRES ET D'AUTRES METS RÉGIONAUX PORTUGAIS ET ESPAGNOLS, DES SAUCISSES ANGLAISES ET FRANÇAISES

General Manager: M. M. O. Costa

Bar. Finest Wines and Liqueurs

Tele } fone: 3 2640
gramas: «Mardite»

SILVAMAR, L.^{DA}

AGENTES DE COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO

Representantes
nos principais portos do mundo

PRAÇA DO MUNICÍPIO, 32, 4.^o
LISBOA

Empresa Industrial de Madeiras, L.^{da}

Madeiras para exportação

CAIXOTARIA para toda a espécie de embalagens

MARCAÇÕES A FOGO E A TINTA

Séde: VINHA ZENHA—XABREGAS—LISBOA

Telef. 3 8020

End. Tel. «Taboinha»

Fábricas } **Pampilhosa do Botão, Farminhão,
Torredeita, Cantanhede e Pombal**

Caixotaria Mecânica em **LISBOA**

Telefone 38-192

P. Ganiguer

Fabricante de Rolhas de Cortiça

Calçada do Grilo, 5 e 7 **LISBOA**

A RENASCENÇA

Fábrica de espelhos fundada em 1895

Fornecedora dos **CAMINHOS DE FERRO**

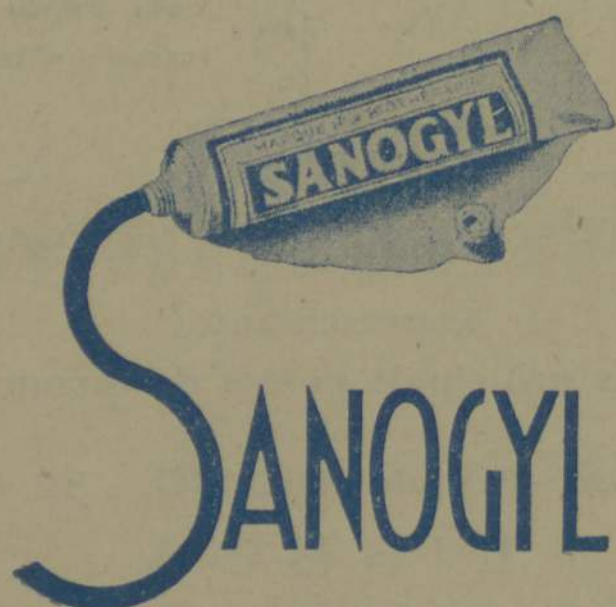
Vitrais — Vidros em chapa e cortados, nacionais e estrangeiros — Vitrais de arte — Gravura em vidro — Mussolines — Fotografia em vidro — Fosagem de vidros, mármore e metais — Mosâicos — Telhas — Tijolos — Garrações

Premiada nas Exposições:

PORTO, 1897; PARIS, 1900; RIO DE JANEIRO, 1908; LISBOA, 1932

Rua Vasco da Gama, J. P. J.—LISBOA

Telefone: 6 0934



PASTA DENTÍFRICA DE ACÇÃO SEGURA
NA HIGIÉNE CIENTÍFICA DA BOCA

INSTITUTO PASTEUR DE LISBOA

Franco Ferreira & C.^a, L.^{da}

Agentes exclusivos de
AUTOMÓVEIS «CITROEN»
no distrito de Lisboa

Avenida Praia da Vitória, 73-A

Garage e estação de Serviço
Avenida Praia da Vitória, 73-B
LISBOA TELEF. 4 4081

Abel Fernandes & C.^a, L.^{da}

Inscritos na Câmara dos Agentes Transitários sob o n.º 4

TRANSPORTES INTERNACIONAIS
— E VAGONS DE ALUGUER —

Telefones { 2 7120 Teleg. «TITANIA»
2 9951 APARTADO 369

Códigos RUDOLPH MOSSE
ABC, 6 th Edition-RIBEIRO

FILIAL NO PORTO — TELEFONE 2461
RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 126, 1.º

SEDE:
Rua Augusta, 193, 1.º-Dt.º — LISBOA

P R E F I R A

CHÁ
NAMÚLI
O melhor

A venda em todos os bons
estabelecimentos do País

Representante:
Estabelecimentos ALVES DINIZ & C.^a
16 — Rua dos Douradores — 36
LISBOA

Central Açoreana, L.^{da}

Armazenistas e Agentes Comerciais

IMPORTADORES E EXPORTADORES
DE PRODUTOS CONTINENTAIS, INSU-
LARES, COLONIAIS E ESTRANGEIROS

Máquinas para todas as indústrias

Telefone 2 2687 Teleg. «CENAÇOR»

TRAVESSA DO ALECRIM, 3-1.º

L I S B O A

Vassouraria da Esperança

DE

Bernardino Silva Solnado

*Fabrico especial de escôvas de
palheta de aço e escovões de
— piassaba para estradas —*

*Fornecimentos completos em
escôvas de todas as qualidades*

INDÚSTRIA NACIONAL

Avenida Presidente Wilson, 98

LISBOA

TELEF. 6 2627

Carlos d'Oliveira Pinho

Serviço de fragatas no Rio Tejo

SEDE:

RUA DA ALFÂNDEGA, 90

Telefones 2 7739 e 2 2210

Escritório na Alfândega

RESIDÊNCIA:

R. Rodrigues Sampaio, 31, 4.º-D.

Telefone 4 1523

L I S B O A

José Gaspar Carreira, L.^{da}

CASA FUNDADA EM 1896

ARMAZÉM DE PAPELARIA
ARTIGOS DE ESCRITÓRIO
MERCEARIAS FINAS
SABONETES E PERFUMARIAS

Escritório e Armazém: R. DJS FANQUEIROS, 360-1.º

(Em frente ao mercado da Praça da Figueira)

Tele { fone 2 7656
gramas «Parcarreira»

LISBOA



CISNE

1896 - 1947
Meio século de existência

Tintas para escrever,
tintas estilográficas, co-
las para escritório, lacres,
guachos, etc..

*Premiada em diversas
exposições nacionais e
estrangeiras com meda-
lha de OURO e PRATA*

Fornecedores da C.^a
dos Caminhos de Ferro

MENDES PEREIRA, Filho
LIMITADA

Campo 28 de Maio, 390-LISBOA
TELEF. 7 9001

SILVA LAIRES, L.^{DA}

Importação & Exportação
Comissões e Representações

Importadores de drogas e produtos químicos para todas as indústrias
OS MAIS BAIXOS PREÇOS DO MERCADO
Enviem-se amostras a quem as requisitar

Rua de Cintura, W.-Travessa n.º 15

(Próximo ao Cais da Empresa Insulana)

LISBOA

Tele { gramas LIRAS
fone 6 4328

Est.^{os} MANUEL DA SILVA TORRADO & C.^a (IRMÃOS)

S. A. R. L.

(CASA FUNDADA EM 1878)

Escritórios: TRAV. DO ALMADA (à Madalena, 12, 2.º — LISBOA)

AZEITES / ARROZES / CEREAIS / CONSERVAS DE AZEITONAS,
DE TOMATES E DE ERVILHAS

Armazéns Gerais: Fábrica de Descasque de Arroz, Fábrica de Azeitonas,
de Tomates e de Ervilhas

Séde: Praça da República — Sacavém de Baixo

Sucursal e Armazens de Azeite em Castelo Branco

Telefones: Escritório P. B. X. 23664 e 27247 / Armazens Gerais:
Sacavém P. B. X. 82 / Descasque de Arroz: Sacavém P. B. X. 81
Sucursal C. B. 23 / ENDEREÇO TELEGRÁFICO: Torradirmãos

EDUARDO GOMES CARDOSO

CONSTRUTOR MECANICO

Avenida 24 de Julho, 26 — LISBOA

End. Teleg. «Edcard»—Telefone 6 0239

Construção de GERADORES de gás pobre,
sistema aperfeiçoado, trabalhando com entra-
cites, carvões especiais, lenhas, serraduras,
etc., etc. MAQUINAS para a indústria corti-
ceira. BOMBAS centrífugas e rotativas.
TRANSMISSÕES, veios, uniões rígidas e de
fricção (embreagens), chumaceiras automáticas
e de rolamentos esféricos e de tipo «Sellers»

Construções e reparações mecânicas gerais
Desenhos e orçamentos

Sociedade Automobilista Portuguesa, L.^{da}

ESTAÇÃO DE SERVIÇO, RECOLHAS
AUTOMOVEIS DE ALUGUER

4, R. Andrade Corvo, 6 — LISBOA

Telefones 4 5181 e 4 5182

MATERIAL DE CAMINHO DE FERRO —
MAQUINAS, FERRAMENTAS, BOMBAS E
MOTO-BOMBAS—MOTORES ELÉCTRICOS,
DIESEL, A GAZOLINA E A PETRÓLEO
—MATERIAL DE LABORATÓRIO—
MATERIAL AGRÍCOLA E VINÍCOLA—
PRODUTOS ENOLÓGICOS E PRODUTOS
QUÍMICOS PARA A INDÚSTRIA

Efrem Rodrigues, Limitada

TELEFONE 2 8014

Rua da Prata, 185, 2.º-Dt. — LISBOA

Carvalho, Ribeiro & Ferreira, L.^{da}

EXPORTADORES

VINHOS, AZEITES, VERMOUTHS,
BRANDIES, LICORES, MOSCATEIS,
VINAGRES, ETC..

ARMAZENS

ESCRITÓRIO

Ginjal-Almada R. do Ouro, 140-1.º

Telefone Almada 20

Telefone 2 7162

LISBOA — End. Teleg. «Valho»

J. A. RIBEIRO & C.^a

CASA FUNDADA EM 1858

Representantes para Portugal de:

Cooke Troughton & Simms, L.^{td}

Instrumentos de óptica,
topográficos, geodésicos, etc.

MATERIAL PARA LABORATÓRIOS

RUA AUREA, 222-226 — LISBOA

Telefone 2 2188—End. Teleg. ÓPTICA

"His Master's Voice"

R Á D I O

RÁDIO - GRAMOFONES

DISCOS



DISTRIBUIDORES GERAIS:

Est.º VALENTIM DE CARVALHO

* LISBOA: — R. Nova do Almada, 95-99

* PORTO: — R. de S.º António, 176

(VADECA, L.ª - agentes)

Aniz DOMUZ

PRODUTO ALENTEJANO — Três tipos:

DOCE, SÊCO
E MEL DAS DAMAS

Prove e não preferirá outro

VERMOUTH MAYORAL

À venda em todas as boas casas

Sociedade Domuz, L.ª

ELVAS

DEPOSITÁRIO EM LISBOA:

FRANCISCO VELEZ CONCHINHAS

RUA DOS FANQUEIROS, 356

TELEFONE 2 7464

MADEIRAS

De procedência das Colónias Portuguesas

POR EXCELÊNCIA ESPECIAIS
PARA CONTRAPLACADOS PRÓ-
PRIOS PARA A CONSTRUÇÃO
DE AVIÕES E INFRAESTRUTU-
RAS, ADORNOS INTERIORES
DE CARRUAGENS DE CAMI-
NHOS DE FERRO, CONSTRU-
ÇÕES NAVAIS E MOBILIÁRIO

Duarte & Reis, L.ª

IMPORTADORES E EXPORTADORES

Tele } gramas «BISSILON»
fone: 3 0109 — 3 0108

RUA DA PALMA, 40, 2.º

LISBOA

Dentro em breve as nossas madeiras constituirão

o símbolo da indústria nacional

Srs. Administradores--Srs. Industriais
Srs. Engenheiros

SOLICITAMOS CONSULTAS

TINTAS—Marítimas e terrestres, vernizes, corantes e óxidos da **British Paints, Ltd.**, a maior e mais moderna fábrica de tintas do mundo.

CABOS DE AÇO—Linhas e arames de todos os tipos, do mais antigo fabricante inglês **John Shaw, Ltd.** únicos cabos feitos com aço galvanizado Vickers.

METAIS—Latão, bronze, alumínio, ferros, aços em lingotes, barras, chapas, vergalhões de todos os tipos e para todos os fins, da casa inglesa «AVERY». Entregas rápidas.

BORRACHAS—Correias de transmissão, tubos, chapas, mangueiras, botas marítimas e de pesca, sacos, tecidos plásticos, da reputada marca americana **GOODYEAR SUNDRIES**. As únicas mangueiras de linho que resistem a 35 quilos de pressão.

FOGÕES TAPPAN—Os mais modernos fogões americanos a gás, com forno visível, controle automático.

APETRECHOS NAVAIS—Motores marítimos novos ou reconstruídos das melhores fábricas.

Electrodos Suécos e Aparelhos de soldar OK, instrumentos de Precisão, Reflectores para estradas **FIREBALL**, material para aviação. Fornecedores Gerais da Indústria, Almirantado, Marinha Mercante e de Guerra, Corretagem de Seguros, Comércio Geral de Importação e Exportação.

Alfredo Rodrigues dos Santos

AVENIDA DA LIBERDADE, 69-Cave

Telefone 22119

LISBOA

COMPANHIA DE SEGUROS

«GARANTIA»

S. A. R. L.

FUNDADA EM 1853

Capital emitido e fundo de reservas em 31 de Dezembro de 1946: cerca de 70.000.000\$00

SEDE NO PORTO (Edifício próprio)
RUA FERREIRA BORGES, 37

SEGUROS DE { VIDA, INCÊNDIO, MARÍTIMOS,
AGRÍCOLAS, CRISTAIS E ACI-
DENTES DE TRABALHO

Agentes em todo o País e Ultramar:
DELEGAÇÕES EM BRAGA, COIMBRA,
FAMALICÃO, FUNCHAL, PORTALEGRE,
VILA REAL E EM

LISBOA:

Praça D. João da Câmara, 11, 1.º

TELEFONE 2 2947

Banco Português

do

Continente e Ilhas

S. A. R. L.

///

RUA AUREA, 110-116

RUA DE S. NICOLAU, 82-96

RUA DOS SAPATEIROS, 49-55

L I S B O A

TELEFONE 3 1328 (4 linhas)

///

Todas as operações bancárias

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

LINHA DA COSTA ORIENTAL

LINHA DA COSTA OCIDENTAL

LINHA DA GUINÉ

Linha da América do Norte / Linha do Brasil

FROTA

NAVIOS DE PASSAGEIROS

«Serpa Pinto»	8.267 ton.
«Mousinho»	8.374 »
«Colonial»	8.309 »
«João Belo»	7.540 »
«Guiné»	3.200 »

NAVIOS DE CARGA

N/M «Benguela»	9.200 ton.
«Lugela»	8.370 »
«Huambo»	7.060 »
«Luango»	7.056 »
«Pungue»	6.290 »
«Bailundo»	5.650 »
«Malange»	5.050 »
«Lobito»	4.200 »
«Buzi»	2.160 »
«Sena»	1.420 »

ESCRITÓRIOS

LISBOA

Rua do Instituto Vergílio Ma-
chado, 14 (à R. da Alfândega)

Telef. 3 0131

P O R T O

Rua Infante D. Henrique, 9

Telefone 2342



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

OS ATELIERES GRÁFICOS

BERTRAND IRMÃOS, L. DA

PRIMA PELA QUALIDADE

DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM

trabalhos de

FOTOGRAVURA

TIPOGRAFIA

OFFSET E

LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA

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

Banco Espirito Santo e Comercial de Lisboa

C A P I T A L 80.000:000\$00
FUNDO DE RESERVA 82.500:000\$00



L I S B O A

PORTO — COIMBRA — BRAGA — FARO — COVI-
LHÃ — PONTA DELGADA — TORRES VEDRAS
— S. JOÃO DA MADEIRA — SANTAREM — GOU-
VEIA — TORTOZENDO — TORRES NOVAS —
— MANGUALDE — ESTORIL — ESPINHO — FI-
GUEIRÓ DOS VINHOS — MATOZINHOS — GUARDA
— ABRANTES — MOURA — OLHÃO — MONTIJO —
VILA FRANCA DE XIRA — POÇO DO BISPO —
CONDE BARÃO — ALMIRANTE REIS — BENFICA —
ALCANTARA

FÁBRICA DE BORRACHA LUSO-BELGA

DE
Victor C. Cordier, L.^{da}

Escritório e Fábrica: Rua do Açucar, 78
BEATO-LISBOA

Telefones P. B. X. } 3 9023
3 9012

DEPÓSITOS { LISBOA — Rua da Prata, 275-277
PORTO — Rua das Flores, 138
SETUBAL — Rua Antão Girão, 36

Fabricação Geral de Artefactos de Borracha

CALÇADO « LUSBEL »

E ARTIGOS PARA: *CIRURGIA*
— *INDÚSTRIA* — *CANALIZADOR*
— *MÉNAGE* — *AUTO E VELO* —
EBONITES

Guarnecimentos de cilindros e rodas

Santos Mendonça, L.^{da}

LISBOA PORTO

Rua da Boa Vista, 83 Praça da Liberdade, 114

PRODUTOS QUÍMICOS

PRODUTOS METALÚRGICOS (ferrosos e não ferrosos)
para todas as indústrias

INSTALAÇÕES PARA TRATAMENTO DE ÁGUAS
E SANEAMENTO



Solicítamos inquéritos

Telegramas:

Materiais

LISBOA

TELEFONES:

LISBOA: 6 0113

6 0114-6 0946-8 1448

PORTO: 4208

F. H. d'OLIVEIRA & C.^a, L.^{da}

Sede: Calçada Marquês de Abrantes, 52 — LISBOA

REPRESENTAÇÕES, COMISSÕES,
CONSIGNAÇÕES E CONTA PRÓPRIA

Madeiras nacionais e estrangeiras. Materiais de
construção em geral. — Matérias primas para to-
das as indústrias. Óleos, Lubrificantes e pneus

Agencia: Rua do Almada, 245 — PORTO

SUCURSAIS:

Av. Patrão Lopes, 22 — PAÇO d'ARCOS

Ch. Lorilleux & C.^{ie}

de Paris

Tintas para imprensa

Sucursal de Lisboa

R. Paiva d'Andrada, 3-5

Telef. 21875

Sociedade Comercial
de Resinas, L.^{da}

EXPORTAÇÃO

End. Teleg. «ANISER» — Lisboa / Telefone 2 5380

RUA DO OURO, 140-3.º / LISBOA

Carlos Farinha, L.^{da}

Negociante de Lãs Nacionais e Estrangeiras

E SEUS DESPERDÍCIOS

///

Rua dos Sapateiros, 30, 2.º — LISBOA

Telef. 24491

Telegr. «Industil»

Sepulcre Limitada

Importadores e Exportadores

Agentes de Navegação e Transportes

///

Avenida Presidente Wilson, 45-3.º

Telefone P. B. X. 64497 — LISBOA

EMPRESA NACIONAL DE APARELHAGEM ELÉCTRICA TEL 62177-62178
AVENIDA 24 DE JULHO, 158 - LISBOA TELEGR LAMPAR

ADQUIRIR O NOSSO MATERIAL
É GARANTIA DE OBTER MATE-
RIAL DE QUALIDADE
SUPERIOR

LÂMPADAS

LUMIAR

MOTORES ELÉCTRICOS — TRANSFORMADORES
GERADORES



ENAE

Fabrica nacional

FÁBRICA DE LICORES E XAROPES

«A ESMERALDA»

156, Rua do Poço dos Negros, 160 — LISBOA

///

Peça em toda a parte os licores e xaropes desta
marca. — Impõem-se pelo seu esmerado fabrico.

BAETA

JOALHARIA

65, RUA AUREA, 67

LISBOA

TELEF. 26329

João d'Almeida J.^{or}, Limitada

Casa fundada em 1896

ARMAZÉM DE DROGAS E TINTAS

Fabricantes do alvaiade
em massa marca

FENIX

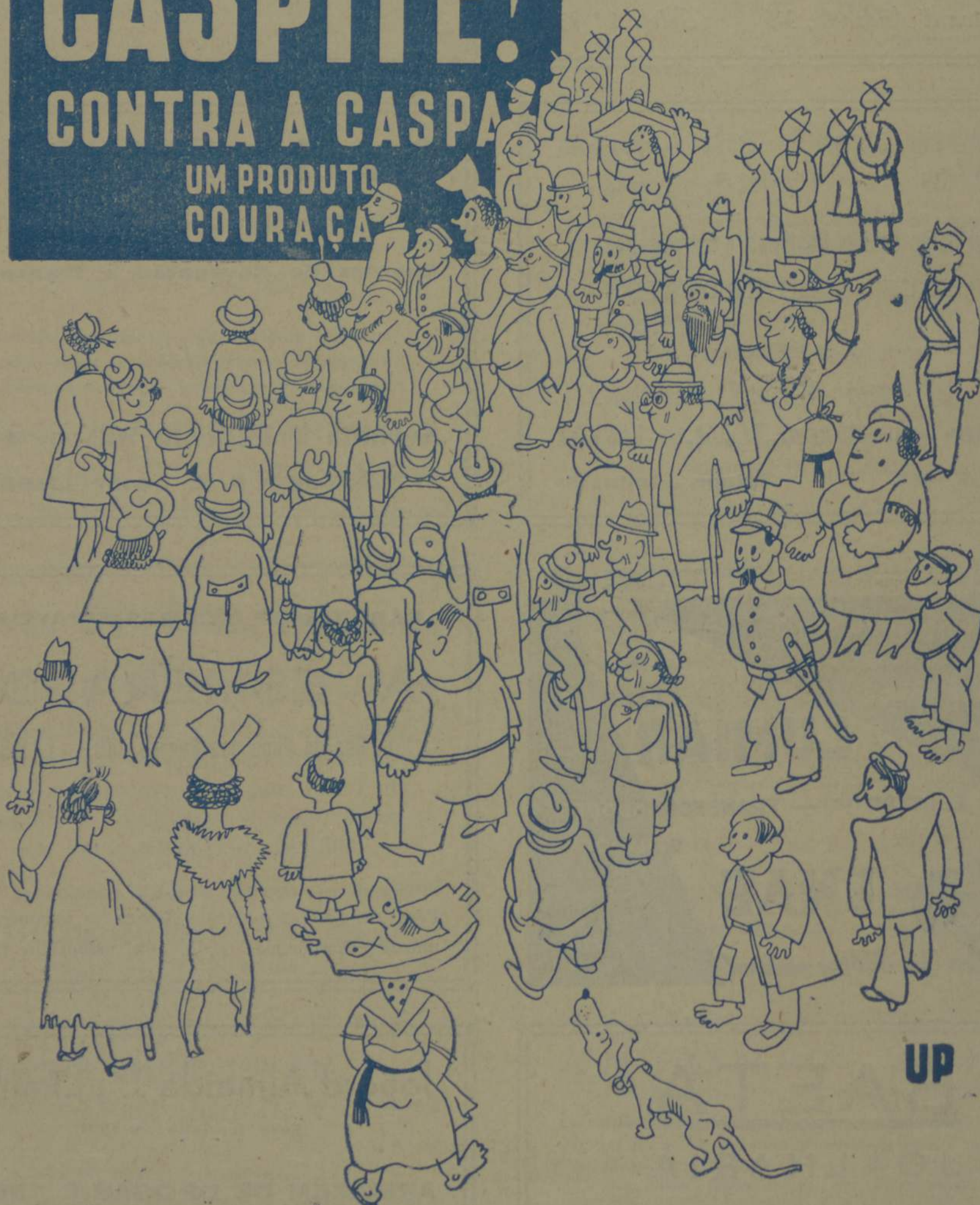
R. do Corpo Santo, 22 a 30 — LISBOA

Telefones 2 0706-2 5083

CASPITE!

CONTRA A CASPA

UM PRODUTO
COURAÇA



UP

"HERCULES DIESEL"

ACESSÓRIOS legítimos para motores de $3\frac{1}{2}''$, $3\frac{3}{4}''$ e $4''$

CORREIAS de borracha americana, grande sortido de 30 m/m a 200 m/m de larg. de 3-4 5 e 6 telas

CORREÕES Sem-fim de 22 e 24 metros

CORREIAS de couro americanas (LION), simples e duplas, em todas as larguras

ACESSÓRIOS PARA TRACTORES E DEBULHADORAS

DESCONTOS ESPECIAIS PARA REVENDA

Sociedade Industrial Agro-Reparadora, L.da

TRAVESSA MARQUÊS SÁ DA BANDEIRA, 12

PORTA 18 (ao Campo Pequeno)

L I S B O A

Telefone 72795

Telegr.: AGROPEÇAS

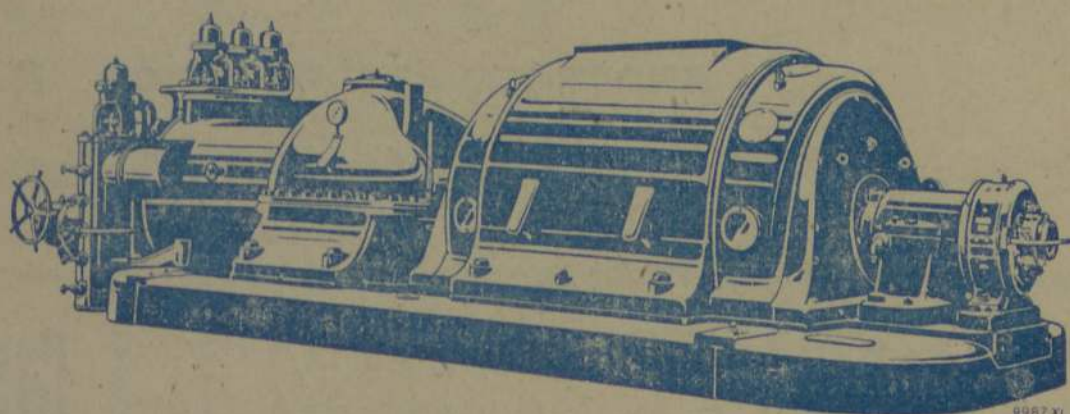
Telefone 2411

Telegr. BROWNBOVERI — Pôrto (Universal Trade Code)

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

B A D E N — S U I Ç A

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



União Eléctrica Portuguesa, Pôrto
Turbo-grupo a vapor de 7.500 kilowatts

Representante geral para Portugal e Colónias:

E D O U A R D D A L P H I N

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Praça D. João I, 25, 3.º, Dt.º — Pôrto



O ALENTEJO

COMPANHIA DE SEGUROS

FUNDADA EM 1918

CAPITAL 2.500.000\$00

AGENTES EM TODO O PAÍS

P. B. X. } 2 3300
2 9752

LISBOA--Pr. dos Restauradores, 47

Uma das maiores seguradoras
do RAMO AGRÍCOLA

e com uma perfeita organização
em ACIDENTES DE TRABALHO

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

SEDE EM LISBOA:

DIRECÇÃO E ESCRITÓRIO:

RUA DOS FANQUEIROS, 278, 2.º

Telefones: Direcção 2 3623 — Escritório 2 2331 — Estado 188

DEPÓSITOS:

LISBOA—RUA DOS FANQUEIROS, 270 a 276

Telefone 2 2332

PORTO—RUA PASSOS MANUEL, 49 a 51

Telefone 117

ENDEREÇO TELEGRÁFICO PELPRADO

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 comodida-
des recomendáveis. — Esplêndida sala de vi-
sitas. — Casa de banho em todos os andares.
FALA-SE FRANCÊS — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a
todos os Vapores e Combóios.

Gerente: FERNANDO RODRIGUES

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

Casa Atlântica de Viagens, L. da

Agente Oficial: LEONEL GOMES COELHO

PASSAGENS AÉREAS E MARÍTIMAS
::—:: PARA TODO O MUNDO ::—::

PASSAPORTES E VISTOS

RUA CAPELO, 8 — LISBOA

Telef. 2 9471 — Teleg. CATAVIAGENS