

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, Rua Mousinho da Silveira, 136

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

1424

16 — ABRIL — 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 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

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Carvão e Electrificação, pelo Eng.º civil <i>Américo Vieira de Castro</i>	67
Caminhos de Ferro Portugueses	71
Há 50 anos	78
Recortes sem Comentários	78
Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro	78
«Viagem»	79
Espectáculos	79
Electrificação das nossas linhas férreas	79
Imprensa	80
Caminhos de Ferro Portugueses	80
Parte oficial	81

Carvão e Electrificacão

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.)

ASSAZ conturbados ora correm os tempos, mas de feição para os argentários, para os especuladores e para os nacionalistas cuja boa-fé não está inteiramente isenta de suspeita. Aos sinceros, está bem de ver, não nos referimos nós. Vão, porém, decorrendo sombrios, muito sombrios para os que só crêem na eficiência dos métodos de produção, no abaixamento do seu custo, na sua equitativa distribuição e — *last not least* — no grande desenvolvimento do comércio internacional, como meios realmente eficazes para levantar a economia do mundo do seu presente abatimento, o qual a tantos dessora e a tão poucos aproveita.

Nacionalizações, industrializações e electrificações estão em voga e jeito há algum tempo. Literatura não lhes falta, nem proclamações, mais ou menos inflamadas, a quando das homenagens, também em voga e jeito.

Chegou agora a vez aos nossos combalidos caminhos de ferro. Pobres organismos!... Megalomania e interesse em mãos os tomaram, e pretendem electrificá-los.

Assim sucede quando era urgente e indispensável reanimá-los por meio de energicos reconstituintes para que, a breve trecho, não dêem a alma ao Criador, como succedeu em França, onde as deslumbradoras electrificações também fizeram das suas, quando a agonia já lhes rondava a porta.

Para longe vá o agouro, como diz o vulgo. *Quod Di omen avertant*.

Os reconfortantes a aplicar aos nossos asténicos caminhos de ferro seriam, designadamente:

1.º Elevação das tarifas de passageiros, causadoras de enormes prejuizos *dissimulados* (vêr o nosso artigo de 16 de Março último nesta *Gazeta*);

2.º Tornar mais, efficientes e mais eco-

nómicos na exploração os lucrativos serviços de mercadorias, os únicos que, pachorrentamente e obscuramente conduzidos pela locomotiva a vapor, poderão salvar os nossos caminhos de ferro da ruína certa;

3.º Reduzir ao mínimo possível os encargos que sobre eles pesam.

Pois é precisamente nesta ocasião que irrompe a malaventurada ideia de os electrificar!...

Deste magno problema tratamos há pouco nestas colunas em três artigos. Mas ainda alguma coisa ficou por dizer, assáz importante, na verdade.

Bem sabemos que os nossos brados serão *vox clamantis in deserto*, como o foram quando tratámos, muito oportunamente, da fantástica linha da Trindade. Mas também, como então, teremos o contentamento de ter procedido *a bem da nação*, e de ver realizadas as nossas previsões.

A habilíssima, inteligente e bem dissimulada propaganda dos interessados nas grandes electrificações — cujas provas de favorecerem a economia das nações estão ainda por apresentar — explora, com alta competência, as dificuldades da hora presente, a maior parte das quais são apenas transitórias. E mal da humanidade seria se o não fossem.

Vamos hoje ocupar-nos do problema dos combustíveis, no presente e no futuro, tão deturpado junto dos ingénuos e dos desprevenidos, deslumbrados com a miragem dos combóios eléctricos, repletos de passageiros, enchendo de receitas *brutas* as caixas dos caminhos de ferro. É lá possível que tão cintilantes serviços deem prejuizos!... Só pessoas ignorantes, ou de má fé, podem fazer semelhantes afirmações!

Estamos realmente em muito mau terreno. Mas só aparentemente, pois na reali-

dade ele é de uma solidez a toda a prova. Também nada nos preocupa essa circunstância; não desertaremos do campo da luta.

Não nos dirigimos ao público, cujas atitudes em serviços *públicos* há muito conhecemos de sobejo. Dirigimo-nos aos administradores ferroviários, e os caminhos de ferro não se administram com «sentimento», nem apenas tendo em vista agradar ao público, e também aos que tem sobre os ombros a grande responsabilidade do dinheiro dos contribuintes. Esses responsáveis, a quando das «incríveis» construções do Norte, deixaram-se iludir pelas artimanhas de um grupo de especuladores, cujo chefe acabou na prisão, e comprometeram os recursos auferidos dos contribuintes, tantas vezes sabe Deus com que dificuldades, e à custa de quantos sofrimentos!

Como todos sabem a indústria mineira carbonífera na Grã-bretanha está completamente desorganizada, e a sua aparelhagem, por inépcia ou ganância dos seus antigos proprietários, é completamente inadequada. Como é igualmente do conhecimento de todos a indústria de transportes marítimos, a qual dentro de alguns anos regorgitará de meios de acção, está em situação anormalíssima, em resultado das complicações da hora presente — na qual o altruismo anda completamente arredado das relações entre os povos, reinando em seu lugar feroz egoísmo, que nesse domínio parece ter assentado arraiais, sobretudo para as bandas do Oriente.

Mas todos sabem também que a situação da indústria do carvão na Inglaterra não tardará a modificar-se; que o custo da extracção de uma tonelada de hulha baixará em sensíveis proporções e que as condições de trabalho dos mineiros ingleses podem ser muito melhoradas.

Quem poderá admitir que tão grande riqueza permaneça inexplorada, quando é tão fácil melhorar a sua exploração?!

Quem se convencerá de que a indústria de produtos químicos absorverá tão grande proporção da hulha extraída que esta venha a faltar aos caminhos de ferro?!

Quem pensará que os fretes marítimos

permaneçam muitos anos no elevadíssimo nível de hoje?!

Só a aludida propaganda consegue incutir tão estranhas ideias nos indivíduos de boa fé.

Os orientadores dessa campanha são, como há muito se vem dizendo, os grandes fabricantes estrangeiros de material eléctrico, e os produtores da aliciente «energia nacional» — entre os quais, por desventura, se encontra o próprio Estado, o qual também se deixou «aliciar» — mau sintoma. Estes últimos esperam, anciosamente, a dádiva de 100.000.000 kw. dos nossos depauperadíssimos caminhos de ferro, os quais, como diz o vulgo, terão de fazer das «fraquezas forças» para lhos fornecer.

Verdade seja que o Estado, como produtor de «energia nacional», encontrará alguma compensação quando tomar a seu cargo a «deficitária» exploração dos nossos inditosos caminhos de ferro, condenados, não se sabe bem por que fatalidade, a transportar milhões e milhões de passageiros a preços muito inferiores aos do custo.

Enquanto os tramueis eléctricos de Lisboa e Porto usufruem a maior prosperidade, mercê das tarifas aplicadas, os malaventurados caminhos de ferro vêem os seus prejuízos aumentar constantemente, em virtude dessas ruinosas tarifas.

Que motivos levarão os poderes públicos a prestar tanta atenção aos interesses dos habitantes dos subúrbios de Lisboa e Porto, e a ter em tão pouca conta os interesses dos que habitam no interior dessas duas cidades?! Não sabemos, nem julgamos ser fácil de descobrir a causa dessa disparidade de tratamento.

Se dermos crédito a essa propaganda dentro em breve os caminhos de ferro terão de parar por falta de combustível — terrível e aterradora perspectiva!!... Só a «nacionalíssima» energia hidro-eléctrica — não, por certo, a importada, vendida e revendida — poderá valer a tão afflictiva situação. Assevera que a nossa velha aliada não mais terá abundância de carvão para nos enviar. E, se algum dia voltar a fazê-lo, só o de inferior qualidade exportará, pois o superior será todo reservado para a in-

dústria de produtos químicos. Provavelmente — pensamos nós — construir-se-hão gigantescas fábricas para essa indústria, e o mundo será inundado de produtos químicos, os quais se venderão a vil preço!

A que exagêros chega a imaginação quando é aguilhoada pelo interesse!...

Observemos, desde já, que a robusta locomotiva, a rudes serviços destinada — os quais tão galhardamente desempenha! — não necessita, de modo algum, de carvão de qualidade superior. Essa luxuosa prática vem-nos da Inglaterra, do início dos caminhos de ferro, e não foi seguida pelos outros países. Apenas Portugal e a Espanha se lhe conservaram um pouco fieis. A locomotiva pode queimar «economicamente» todo e qualquer combustível. Basta, para tanto, modificar-lhe, convenientemente, a grelha e a fornalha. Deve mesmo aproveitar-se a oportunidade da renovação da caldeira para fazer essa transformação. Uma locomotiva, com uma grande superfície de grelha, queimando um combustível de inferior qualidade, será sempre mais potente e de muito maior vaporização, do que outra, com pequena grelha empregando combustível de superior qualidade, prática inglesa e rotineira.

E, occorrê-nos agora perguntar, onde poderão queimar-se, *económicamente*, os combustíveis de baixa qualidade, a não ser nas fornalhas onde a combustão é muito activa como nas locomotivas?!!

Uma indústria importantíssima para a humanidade, a qual, se se realizarem as sinistras previsões dos «electrificadores», está em sério risco, é a dos transportes marítimos. O que será dela, sem óleo e sem carvão, e sem poder socorrer-se da «Grande Fada»?!... Só lhe resta o vento como propulsor. *Horresco referens*.

Se os grandes produtores de energia hidro-eléctrica pudessem enviar aos pobres navios, aos quais tão triste fim está reservado, o seu mirífico fluido através dos mares!...

O caso é bem grave. Quem diria que a humanidade estava tão próxima de tão grande calamidade!

Felizmente para os habitantes do nosso planeta a realidade é bem diversa. Dentro de pouco tempo a provecta, mas vigorosa Albion — como há bem pouco tempo o demonstrou ao mundo inteiro — exportará muitos milhares de toneladas de carvão, o qual as outras nações queimarão, *cada vez mais eficientemente*, nas suas máquinas.

Os E. U. A. possuem jazigos quasi inesgotáveis de carvão, e o preço da tonelada, à boca das minas, é bem inferior ao da Europa. Quando a indústria de transportes marítimos estiver normalizada, mais ainda, quando houver navios amarrados e falta de frete — o que é inevitável — o carvão americano chegará à Europa a preços iguais, ou pouco superiores, ao do carvão inglês.

Socegue a humanidade! Não será por falta de combustível, líquido ou sólido, que pararão os navios e os caminhos de ferro nos três ou quatro séculos mais próximos de nós. Bem mais provável é que, em virtude dos progressos da termodinâmica e da técnica das construções mecânicas, as pouco progressivas instalações hidro-eléctricas, em uma data próxima, não possam concorrer, em economia com os motores térmicos.

A indústria de produtos extraídos do carvão — maravilha que um próximo futuro nos reserva — embora ultra-desenvolvida, deixará ainda carvão suficiente para os meios de transporte, em terra firme e no líquido elemento.

Tudo isto conhecem, tão bem como nós, os propagandistas instruídos, aos quais vimos aludindo. Mas não podem perder tempo. É absolutamente indispensável que, quando tudo estiver normalizado, tanto nos continentes, como nos vastos domínios de Neptuno, quando não faltar carvão a ninguém, as electrificações de rês ferroviárias, ricas, pobres ou pobríssimas, estejam já realizadas, e os infelizes contribuintes, mundo em fora, suportem todo o peso dos seus encargos. Como se trata de um serviço que não pode parar, o essencial é estar tudo «electrificado». Alguém pagará a energia consumida.

Nessa altura o «irremediável» estará já realizado, pois as instalações hidro-eléctricas são feitas para «durar», como as pirâmides do Egipto. Os seus encargos persistirão imutáveis decénios em fora, sem se modificar em face dos progressos da termo dinâmica—detestada rival da Grande Fada — da descoberta de novos jazigos de carvão e petróleo, e de quaisquer geniais descobertas, susceptíveis de tornar muito mais económica a produção da força motora, do que ao presente.

A turbina a carvão finamente pulverizado é já uma bem promissora invenção, em terra e mar. Neste último, designadamente, será de incalculável valor, se entrar definitivamente na prática. Na locomotiva a adaptação é um pouco mais difícil. Há, todavia, já experiências com turbinas a vapor em locomotivas, as quais se mostraram de rendimento superior ao das máquinas de movimento alternativo. A ausência da caldeira a vapor—o órgão mais delicado, mais oneroso e mais incómodo da locomotiva — traria a esta extraordinárias vantagens.

Naturalmente, fieis aos seus princípios, de nada querem saber os propagandistas da Grande Fada, de ordinário tão carinhosa e tão pródiga para os seus servidores. O que é urgente é «electrificar» e «nacionalizar».

O público, por seu lado, exigindo tarifas de passageiros tão baixas que não cobrem senão uma pequena fracção do custo do seu transporte sobre carris, e os interessados nas electrificações, submetendo-os, sem dó nem piedade, a pesados encargos, em breve consumirão a sua ruína total. Os nossos caminhos de ferro, como já tantas vezes aborrecidamente temos proclamado, estão em condições de grande inferioridade em relação aos seus congéneres da Europa, em consequência das suas fraquíssimas receitas quilométricas de mercadorias — único sustentáculo de qualquer rede ferroviária.

Esta *importantíssima circunstância* parece pouco impressionar os dirigentes ferroviários, e ainda menos os governantes do país. As consequências desta indiferença suportá-las-hão em breve os contribuintes.

Oxalá a megalomania e o «prestígio» deixem em paz os nossos debilitados — debilidade ingénita — caminhos de ferro. Mas em tal ventura não cremos.

Vamos agora referir-nos a um «curioso» inconveniente do *fuel-oil* nas fornalhas das locomotivas, o qual, dizem os propagandistas, vem ainda reforçar a necessidade de «nacionalizar» a força motora dos caminhos de ferro. Esse magnífico combustível, em virtude da pequena incidência da chama, e da grande violência desta, a qual se assemelha ao maçarico, é pouco próprio para a locomotiva. *Mirabile dictu.*

Só há poucos dias chegou ao nosso conhecimento esta objecção para o emprego do *fuel-oil*, a qual pessoas interessadas em assuntos ferroviários, de grande inteligência e da maior probidade, tomaram a sério.

Que ignorância a nossa, não obstante tão longa prática em assuntos ferroviários! Nunca pensamos que a robusta locomotiva fosse tão esquisita. Não lhe convem os combustíveis de qualidade inferior, nem tampouco o *fuel-oil*, cuja chama é muito quente! Certamente só lhe convém o carvão inglês destinado aos navios de guerra extra-rápidos. Quem tal diria! A robusta e pachorrenta locomotiva dos lucrativos combóios de mercadorias a queimar o melhor carvão inglês do almirantado!...

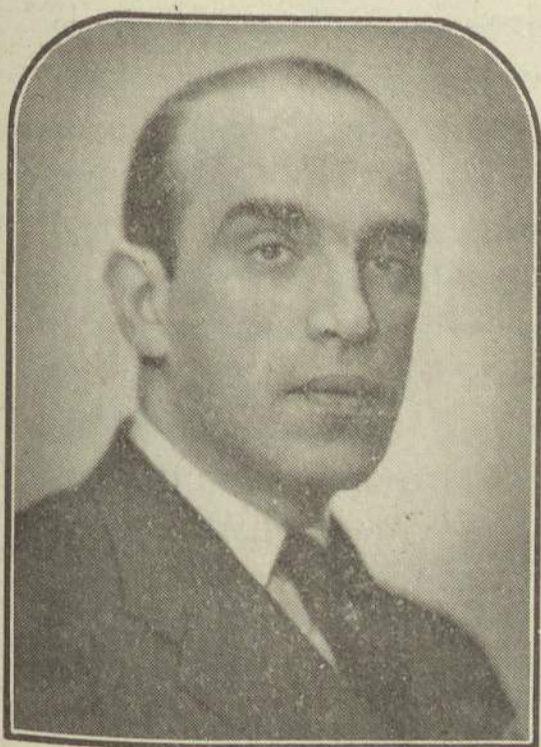
Observaremos desde já que os inconvenientes observados só podem dar-se, ou em instalações mal-estudadas, ou em instalações de fortuna em fornalhas de muito exíguas dimensões. Seria grande injustiça negar aos engenheiros de tracção dos caminhos de ferro o engenho suficiente para dar remédio a tão banais inconvenientes.

Muito mais haveria a dizer sobre este assunto, mas este já vai demasiadamente longo e somos obrigados a pôr-lhe termo.

Parodiando a célebre frase de M.^{me} Phlippon Roland, a qual subiu ao cadafalso exclamando: «O liberdade! Quantos crimes se cometem em teu nome!», nós terminaremos dizendo «O nacionalismo! Quantos crimes de lesa-economia nacional se cometem em teu nome!».

Caminhos de Ferro

Portugueses



Engenheiro Espregueira Mendes

Vão ser aperfeiçoadas e desenvolvidas as actividades ferroviárias, segundo declarou, no acto de posse no cargo de Director Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, o sr. Eng.º Espregueira Mendes

NA tarde de 9 do corrente, e no edifício da Administração dos Caminhos de Ferro Portugueses, o sr. Fausto de Figueiredo, ilustre presidente do Conselho de Administração da C. P. conferiu, perante uma assistência muito numerosa, a posse do sr. Engenheiro Roberto Espregueira Mendes, antigo subsecretário do Estado, no alto cargo de Director Geral daquela Companhia. Esta cerimónia serviu de pretexto a alguns discursos de larga e indiscutível importância pelas afirmações de melhoramentos já realizados e de novos planos de actividades que vão ser introduzidos nos Caminhos de Ferro.

Damos em seguida o texto integral do discurso do sr. Fausto de Figueiredo:

A concentração da exploração das linhas férreas veio avolumar as responsabilidades da exploração — disse o sr. Fausto de Figueiredo

Apresento a V. Ex.ª, Sr. Engenheiro Espregueira Mendes, os agradecimentos do Conselho de Administração por ter aceitado o convite que lhe foi dirigido. Em circunstâncias normais, o exercício do cargo de Director Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses oferece dificuldades que só podem ser vencidas por um conjunto de raros predicados. Não basta competência técnica e conhecimento dos problemas a enfrentar. É necessário possuir ainda dotes de energia, que não excluam ponderação e raciocínio, e capacidade de decisões rápidas em emergências que surgem frequentemente na direcção de grandes empresas.

No momento que atravessamos, mais delicado se torna ainda o exercício do cargo. Não são normais as circunstâncias em que se desenvolve a actividade da Companhia. A última guerra modificou consideravelmente os factores de ordem económica que influem na vida das empresas ferroviárias. A concentração da exploração das linhas férreas veio avolumar o trabalho e as responsabilidades da administração. Temos de actuar em estreita cooperação com as estações oficiais, integrando cada vez mais a actividade da C. P. no plano superior da economia nacional. Ninguém melhor de que V. Ex.ª, Sr. Engenheiro Espregueira Mendes, para cooperar eficientemente, na qualidade de Director Geral da Companhia, na realização da tarefa que pesa sobre os nossos ombros. Na sua passagem pela administração do Estado, em altos postos, afirmou V. Ex.ª, a sua competência, perfeita visão política dos problemas, capacidade de acção. Devo dizer — porque é justo que o diga — que entre os funcionários superiores da Companhia se encontram técnicos muito distintos, possuindo, sob esse aspecto, a competência necessária para o exercício do cargo de Director Geral. Nunca tiveram ensejo, porém, de afirmar as outras qualidades necessárias para o bom desempenho da função, o que não significa que não fossem capazes de as revelar. Mas a situação em que a Companhia se encontra não nos permitia tentar uma experiência no provimento do cargo, antes nos impunha a obrigação de escolher desde já, em nomeação de carácter definitivo, a pessoa que reunisse todos as qualidades e condições exigidas. É o caso do Sr. Engenheiro Espregueira Mendes.

Não ignora V. Ex.ª a amplitude das responsabilidades que vai assumir. É indispensável existir um contacto permanente entre a orientação e resoluções do Conselho de Administração e o exercício

do cargo do Director Geral. Essa aproximação não impede, todavia, uma nítida separação de atribuições e responsabilidades, para se garantir convenientemente a eficiência do trabalho a realizar.

Pode V. Ex.^a contar com a lealdade e a disciplina do pessoal de todas as categorias, desde as mais elevadas às mais modestas, porque em todas se manifesta o sentimento da disciplina, o amor ao trabalho, o respeito pelos superiores.

Não tem faltado ao pessoal o apoio da administração para o deferimento de algumas das suas aspirações legítimas. Ainda recentemente foram satisfeitas várias solicitações apresentadas pelos Sindicatos. Outras aguardam melhor oportunidade.

É aos Sindicatos que compete, realmente, no exercício das atribuições que a lei lhes confere, representar o pessoal junto dos órgãos da administração. Cabe à Direcção Geral estudar o fundamento e justiça das petições formuladas, propondo ao conselho as resoluções que considerar fora da sua competência.

No espaço curto de três meses operaram-se modificações de grande vulto

Não foi de ânimo leve que o Conselho de Administração da Companhia pensou assumir a responsabilidade da exploração de toda a rede ferroviária. Ao mesmo tempo que se efectuavam as diligências que conduziram a esse objectivo, estudava-se o programa de realizações imediatas a pôr em prática logo que a exploração das diversas linhas, no dia 1 de Janeiro, passasse para a Companhia.

Decorreram três meses, e ninguém pode, em boa verdade, deixar de reconhecer que esse prazo seja demasiado reduzido para que se tivessem operado modificações de grande vulto, não se podendo evitar, todavia, que surja algures, aqui além, um *quidam* qualquer a proferir sentenças e lavrar exco-munhões por não se ter feito... o que não era possível fazer, ou até por se ter realizado o que já devia ter sido feito há mais tempo. Emfim, são os ossos do ofício.

Alguma cousa se fez, porém, neste curto período de 3 meses nas linhas que agora passaram a fazer parte desta Empresa. Melhoraram-se as condições de via na linha do Porto à Pova e Trofa por forma a permitir velocidades de 75 quilómetros à hora. Iniciaram-se trabalhos para melhorar as linhas de Santa Comba a Viseu e Trofa a Guimarães. Principiou a reparação de pontes.

Procedeu-se à montagem de novas linhas telefónicas.

Prepararam-se estaleiros necessários nas oficinas de Campanhã para se apressar a reparação das locomotivas de via estreita.

Transferiram-se para o Vale do Vouga 2 loco-

motivas da Companhia Nacional, de grande potência. Do Vale do Vouga saíram 2 de pequena potência para serviço na linha do Porto à Pova e Famalicão.

Fez-se o prolongamento até Coimbra dos combóios da Beira Alta. Restabeleceu-se o combóio Sud-Express, uma vez por semana, e estabeleceu-se, a título de ensaio, o combóio directo Lisboa-Sevilha. Modificou-se a marcha de alguns combóios de mercadorias Lisboa-Porto para aceleração de carga directa.

Foram equipadas para o emprêgo de mazout mais 11 locomotivas, havendo actualmente 136 que trabalham a óleo, das 421 de via larga. Aquele número deve ser elevado a 180, mas para isso torna-se necessário executar instalações de abastecimento, reservatórios e caldeiras de aquecimento, o que tem oferecido algumas dificuldades.

Como V. Ex.^{as} veem, fez-se alguma coisa, embora menos do que imaginavam as pessoas convencidas de que o simples ingresso das linhas na administração da C. P. faria desaparecer imediatamente todas as deficiências apontadas nos serviços das linhas de via reduzida e da Beira Alta.

Basta o simples bom senso para demonstrar que não seria possível corresponder a tais exigências. As circunstâncias anormais que atravessamos, derivadas em grande parte dos efeitos da guerra, criam dificuldades constantes à execução dos programas traçados para melhoria dos serviços. Aperfeiçoa-se um horário para satisfazer pedidos de determinada região. Averigua-se, a breve trecho, que não pode ser cumprido porque o material motor não está nas condições devidas. A má qualidade do combustível, carvão inferior ou lenha, originando uma desigual distribuição de calor, dá lugar a avarias nas caixas de fogo das locomotivas. Pretende-se adquirir chapas de cobre para as substituir. Não se encontram. As máquinas continuam avariadas, impedindo o cumprimento dos horários estabelecidos.

Encontra-se em construção novo material ferroviário

Não há boa vontade, nem competência técnica, nem esforços de toda a ordem que possam remover de pronto essas dificuldades. O caminho a seguir é só um: encomendar o material que nos falta. É o que o Conselho de Administração tem feito, com a colaboração apreciável, e muito para agradecer, da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

Estão em construção em Espanha, por conta do Fundo Especial, 6 locomotivas potentes, que tanto podem ser aplicadas a combóios de mercadorias como a combóios de passageiros de longo curso. Essas locomotivas serão entregues em Abril corrente e em Maio.

Nas nossas oficinas estão sendo construídas 12 automotoras de via larga. Durante a guerra foram construídas 5, de 27 lugares actualmente em serviço.

Na Suécia foram encomendadas pelo Estado 4 automotoras de 40 lugares, 11 automotoras de bogies, de 72 lugares, e 6 pela Companhia de igual capacidade, além de 3 de 36 lugares encomendados também pelo Estado, para a via reduzida. Essas 24 automotoras são destinadas ao serviço de longo curso e regional.

A Direcção Geral de Caminhos de Ferro encomendou na Inglaterra 6 tractores Diesel mecânicos.

A Companhia encomendou na América 12 tractores de manobras Diesel eléctricos que podem rebocar combóios de 100 toneladas, a 50 quilómetros à hora, o que faz prever a sua aplicação em novos serviços que virão modificar economicamente a estrutura do horário no que diz respeito a ramais.

A chegada desse material tornará possível introduzir apreciáveis modificações nos serviços de exploração. Não nos iludamos, porém, com a suposição de que ele permitirá que se faça tudo o que é preciso fazer. A aquisição de carris continua a ser um problema grave para a administração da Companhia. Sem a sua substituição, em muitos troços das linhas, seria arriscado imprimir maior velocidade à marcha dos combóios, tornando-se impraticável uma vasta remodelação dos horários existentes.

A aquisição de maior número de carruagens é outro magno problema a considerar. As carruagens e locomotivas que se adquiriram durante a guerra estão hoje bastante avariadas, não só por má qualidade do combustível, mas ainda por terem suportado carga excessiva. Muitas vezes os combóios têm transportado um número de passageiros cinco vezes superior à lotação regular.

Além do inconveniente das avarias causadas no material, o excesso de passageiros cria tais dificuldades à fiscalização, durante as viagens, que, em muitos casos, o preço do transporte por caminho de ferro duma para outra localidade se tornou acessível a toda a gente.

É muito lisongeiro para o Conselho de Administração da Companhia imaginar-se que ele seria

capaz, no curto prazo de três meses, de por em excelentes condições tudo o que enfermava de deficiências antigas, as quais se devem atribuir, em regra, a circunstâncias independentes da vontade das pessoas que estavam à frente da administração das empresas. É muito lisongeiro, mas não é possível. Reclama-se, por exemplo, a substituição rápida do infecto barracão que tem o nome de estação da Trindade, no Porto, donde parte a linha para a Póvoa e Famalicão. A Figueira da Foz reclama, com toda a justiça, uma nova estação, que possa corresponder à sua categoria de excelente estância balnear e de turismo. Aponta-se a estação de Pampilhosa, entroncamento de ligações do trânsito internacional, como sendo das primeiras a exigir transformações radicais.

Tôdas as reclamações serão de considerar na hora própria, pois tôdas estão previstas. Já se melhoraram, na medida do possível, os serviços da

antiga Companhia do Norte de Portugal. Para o desaparecimento do barracão da Trindade também será encontrada a solução que a cidade do Porto tem o direito de reclamar. Não deixará também de ser satisfeita, oportunamente, a solicitação da Figueira da Foz. Mas creio que, em matéria de novas estações, a prioridade deverá ser concedida à da Pampilhosa, já pela função que desempenha no tráfego in-



O sr. Fausto de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração da C. P. lendo o seu discurso no acto de posse do novo Director Geral

ternacional, já por conveniência dos serviços.

A diminuição da frequência de combóios entre Campolide e Rossio é uma das preocupações do Conselho de Administração, pois continua a impôr-se a necessidade de atenuar a acumulação de combóios e passageiros na estação do Rossio. Resolveu-se transferir para a estação de Santa Apolónia o *terminus* da viagem dum dos combóios do horário Porto-Lisboa, por não ter sido possível vencer as dificuldades que surgiram para a sua ida à gare do Terreiro do Paço. Outros combóios do norte terão, certamente, de ser dirigidos para a estação de Santa Apolónia.

Entretanto, prosseguem os estudos para a determinação do local onde deverá ser instalada a nova estação central de Lisboa.

Já referi que não foi de ânimo leve que o Conselho de Administração, em obediência aos princí-

pios consignados na lei n.º 2008, pensou integrar nos seus serviços a exploração das linhas de que eram concessionárias outras empresas. Impunha-se estudar desde logo o futuro apetrechamento da rede ferroviária, elaborando-se um plano de conjunto cuja realização fôsse escalonada em prazos razoáveis. A direcção desse trabalho foi confiada ao antigo Sub-Director da Companhia sr. Engenheiro Vicente Ferreira, que mais uma vez teve ensejo de afirmar a sua alta competência e o seu esclarecido critério. Seria injustiça, porém, esquecer a valiosa cooperação que êle recebeu dos serviços técnicos da Companhia, especialmente dos srs. Chefes de Divisão. O sr. Engenheiro Espregueira Mendes vai ter ocasião de reconhecer que esse trabalho honra, na verdade, os serviços técnicos da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A electrificação da rede ferroviária

Um dos mais importantes capítulos das inovações a introduzir na exploração da rede ferroviária é o que diz respeito à electrificação de várias linhas, tanto de via larga, como de via reduzida. Considerámos em primeiro lugar a electrificação das linhas sub-urbanas de Lisboa e Porto, compreendendo Lisboa-Sintra e Porto-Braga. Não nos dispensamos, porém, de consagrar ao mesmo tempo toda a nossa atenção à electrificação do percurso Lisboa-Porto, dois é indiscutível que essa transformação virá criar novas condições de vida económica a muitas regiões servidas pela via férrea entre as duas grandes cidades.

A electrificação das linhas é aconselhada, entre outras razões, pela vantagem de se obter uma redução considerável no consumo de combustível, quer se trate de carvão, estrangeiro ou nacional ou de lenha. Os extraordinários encargos provenientes do aumento de preço dos combustíveis absorveram em grande parte os aumentos de receitas. Chegaremos ainda a conclusões mais elucidativas se atendermos aos prejuizos causados no material pelo emprego da lenha. Há quem afirme que as nossas florestas tendem a desaparecer em virtude do consumo de lenha feito pelos combóios. Julgo tal afirmação demasiado pessimista. Seja, porém, como for, o que é absolutamente certo é que todo o desejo das administrações ferroviárias é evitar o emprego de lenha como combustível, por muito barato que possa ser considerado o seu preço, tantos são os prejuizos, de toda a ordem, que do seu consumo resultam.

A lenha é um recurso de que se lança mão por não haver outro. Ninguém ignora as dificuldades que, durante a guerra e ainda hoje, têm rodeado as compras e importação de carvão. A Inglaterra, país produtor, foi obrigada a adoptar medidas ex-

tremamente drásticas para reduzir o seu consumo, com grave prejuizo da sua laboração industrial e do seu sistema de transportes. Em Portugal, felizmente, tomaram-se em devido tempo as medidas de precaução aconselhadas.

Vou terminar as minhas considerações. Fui sempre, pela vida fora, uma pessoa de fé, confiante, optimista. Os anos não conseguiram arrefecer essas qualidades. Continuo a acreditar na utilidade do esforço próprio e da colaboração alheia. No campo do trabalho e das iniciativas criadoras de riqueza e de bem estar há lugar para todos. Creio que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tem diante de si largas perspectivas, sem que os seus objectivos embarquem ou prejudiquem a expansão e a prosperidade de outras empresas, como as de camionagem, que se consagram também à exploração de transportes terrestres. A Companhia tem o seu campo de acção. A camionagem tem outro, onde pode prestar os mais relevantes serviços à economia do país. São interesses que se conjugam, que caminham paralelamente, e que devem entender-se e associar-se no objectivo do bem comum.

Para o futuro que antevejo à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses é indispensável a colaboração disciplinada, firme, competente do seu pessoal. Assim tem sido até hoje. Mais uma garantia de que assim continuará sendo está no presente acto de posse. A função de Director Geral, a mais alta na hierarquia burocrática da Companhia, fica entregue em boas mãos.

Tomou depois o uso da palavra o sr. Engenheiro Pereira Barata, ilustre Sub-Director Geral, que vinha exercendo, interinamente, as funções de Director Geral da Companhia.

Era em nome de todo o pessoal que tinha o prazer de saudar naquele momento o sr. Engenheiro Espregueira Mendes, em nome de 30 mil trabalhadores que, com a maior dedicação, estão ao serviço dos Caminhos de Ferro.

Durante o tempo que exerceu o cargo de Director Geral, não podia esquecê-lo, contou sempre com o apoio de todos e todos os membros do Conselho de Administração lhe deram igual e valioso apoio, devendo particularizar os srs. Engenheiros Lima Henriques, Vasconcelos Correia, Pinto Osório e Mário Costa.

Ao terminar o seu breve discurso o sr. Engenheiro Pereira Barata afirmou:

«A missão de Director Geral da C. P.

não é fácil, mas o novo Director Geral poderá contar com o maior respeito, a amizade e a decidida cooperação dos funcionários da Companhia».

Finalmente, fez uso da palavra o novo Director Geral da C. P. cujo discurso arquivamos também integralmente:

Meus Senhores:

Ao aceitar, com a aprovação do Governo, o honroso convite do Conselho de Administração da C. P. para ocupar o lugar de Director Geral desta Companhia tive logo o ensejo de manifestar àquele digno Organismo o testemunho do meu vivo reconhecimento.

Porém, ao tomar posse do cargo, não posso nem desejo subtrair-me ao indeclinável e gratíssimo dever de, uma vez mais, significar ao Conselho de Administração desta Empresa a expressão sincera dos meus melhores agradecimentos.

E agora permita-se-me que destaque a pessoa do seu ilustre presidente, para o efeito de lhe reiterar — desvanecido pelas elogiosas, embora imerecidas, referências com que me quis distinguir nas suas palavras de há pouco — a afirmação do meu apreço e respeito pelas suas muitas qualidades.

Vai para nove anos que o malogrado Ministro Duarte Pacheco me veio buscar a esta Companhia para com elle colaborar no desempenho das altas funções em que, uma vez mais, era investido.

Acompanhei-o prontamente, e ao recordar agora, por instantes, esse passado, embora próximo, sinto que lhe dei, em tudo quanto as minhas débeis forças o permitiam, a mais franca, leal e decidida colaboração.

É verdade também que não faltaram, como estímulo para o trabalho e melhor prémio para o esforço dispendido, seguras provas da sua afectuosa estima e devotada amizade; sentimentos tanto mais queridos quanto é certo que provinham de alguém que inteiramente se consagrou e consumiu ao serviço da Nação.

E se é verdade que, mesmo nesse período, como depois, com os ilustres Ministros Costa Leite e Cancellado de Abreu — a quem desejo render aqui o preito da minha melhor homenagem — nunca deixei de acompanhar e viver os altos problemas dos transportes, o certo, porém, é que só hoje regresso ao meu antigo sector de trabalho; só hoje venho de novo participar nas lides da Companhia; e me encontro novamente no seio desta grande família ferroviária a sentir com ela, não ignoro que as asperzas de muitas lutas, mas quantas vezes também o alvoroço e a alegria de importantíssimas vitórias.

E regresso com a mesma fé e o mesmo entusiasmo com que, há vinte anos, entrei para os quadros da Companhia, certo de que, embora magna

a obra a realizar, há-de, no entanto, ser levada a bom termo.

Para isso, e na parte que me diz respeito, conto, em primeiro lugar com a segura e superior orientação do Conselho de Administração da Companhia; depois, com a valiosa e decidida colaboração dos ilustres Sub-Directores e de outros altos funcionários e Colegas, cuja competência técnica nunca é demais enaltecer; com a disciplina e devotado amor ao trabalho de todo o pessoal da Empresa; com a valiosa colaboração da Imprensa e também com o espírito de compreensão do público, que, em boa verdade, não poderá desconhecer as difíceis circunstâncias em que se há-de executar ainda por algum tempo, a obra, aliás já iniciada, de grande renovação e apetrechamento da nossa rede ferroviária.

O País, sob o ponto de vista económico, desenvolveu-se consideravelmente nos últimos anos — afirmou, no seu discurso, o sr. Engenheiro Espregueira Mendes

Na realidade, e como o mostrou pormenorizadamente o Ex.^{mo} Presidente do Conselho de Administração, bastante se fez já neste campo, sendo, sem dúvida, apreciável o esforço dispendido pela Companhia, após a data em que tomou conta da exploração da linha da Beira Baixa e de todas as linhas de via reduzida.

Mas é incontestável, também, que muito mais há ainda que fazer.

Graças à superior política de ordem e de restauração nacional, levada a efeito, entre nós, pela mão forte desse grande estadista que é Sua Excellência o Presidente do Conselho, o país sob o ponto de vista económico, — e só este agora interessa focar — desenvolveu-se consideravelmente nos últimos anos.

Mas é ponto fora de dúvida que um tal desenvolvimento reclama e, mais do que isso, depende dum bom sistema de transportes: terrestres, marítimos, fluviais e aéreos.

E é já desnecessário salientar que estas actividades se hão-de exercer dentro dum espírito de inteira coordenação: — não se interferindo, mas completando-se; ocupando, cada uma, o seu lugar próprio, e todas compenetradas de que não é a ideia de lucro que deve dominar, mas a noção rigorosa e exacta de que se está colaborando no desempenho dum importantíssimo serviço público.

O aperfeiçoamento do nosso sistema de comunicações ferroviárias não pode ser levado a efeito sem o auxilio do Estado

É obvio, porém, que o aperfeiçoamento do nosso sistema de comunicações ferroviárias, em ordem a corresponder satisfatoriamente não só às

crescentes necessidades do público como aos superiores imperativos da defesa nacional — assunto de capital importância como uma vez mais revelou a experiência da última guerra, não poderá ser levado a efeito sem um largo auxílio financeiro da parte do Estado.

Não poderá dizer-se que este o tenha recusado.

Mas, agora, melhor aproveitamento pode ter, quer por estarem já superiormente definidos os princípios basilares da obra a realizar, quer porque, aplanadas, até certo ponto, as sérias dificuldades verificada durante a guerra, se pode encarar, com algum optimismo, a possibilidade de mais largas aquisições de material circulante e dos materiais necessários para construções e melhoramentos na via.

Por outro lado, estou certo de que o Governo não deixará de fornecer aos Caminhos de Ferro as directrizes necessárias ao cabal desempenho da missão que lhes compete no conjunto do vasto e importante problema dos transportes.

E, quanto a este ponto, confiadamente se descansa na superior competência, esclarecida visão dos problemas e refletida ponderação da pessoa, a todos os títulos ilustre, de Sua Excelência o Ministro das Comunicações — Coronel Gomes de Araujo.

Nesta base, entusiasticamente se poderá trabalhar para a realização daqueles grandes objectivos, há pouco proclamados e que traduzem, na realidade, as mais imperiosas necessidades dos nossos Caminhos de Ferro: — renovação e ampliação do parque de material circulante, alargamento de estações; importantes melhoramentos na via; aperfeiçoamento do sistema de sinalização e comunicações — ponto que reputo fundamental para se tirar o máximo rendimento dos recursos existentes — e urgente electrificação de algumas linhas.

A par disto procurar-se-há simplificar o serviço e esclarecer convenientemente o público.

E como serviço para o público, que é, impõe-se, indiscutivelmente, adoptar uma política de atracção, que só pode ser alicerçada sobre a eficiência desse mesmo serviço.

Um bilhete de Caminho de Ferro como uma senha de despacho de mercadoria terão do público a procura precisamente correspondente ao que nelles se encerra de rapidez, comodidade e segurança no transporte.

É com os olhos postos na realização, tão perfeita quanto possível, deste tríplice objectivo, que todos continuaremos a trabalhar.

E se não ignoro que é pesada a tarefa que se me impõe, no concurso a prestar, dentro da esfera da minha competência, à execução desta obra, vejo, no entanto, essa tarefa bastante atenuada, ao reconhecer que, afinal, todos — Governo, Companhia, público e pessoal, este até por seu próprio

brio profissional, de que tantas provas tem dado — desejam precisamente o mesmo: — a maior eficiência dos serviços de transportes ferroviários.

Meus Senhores:

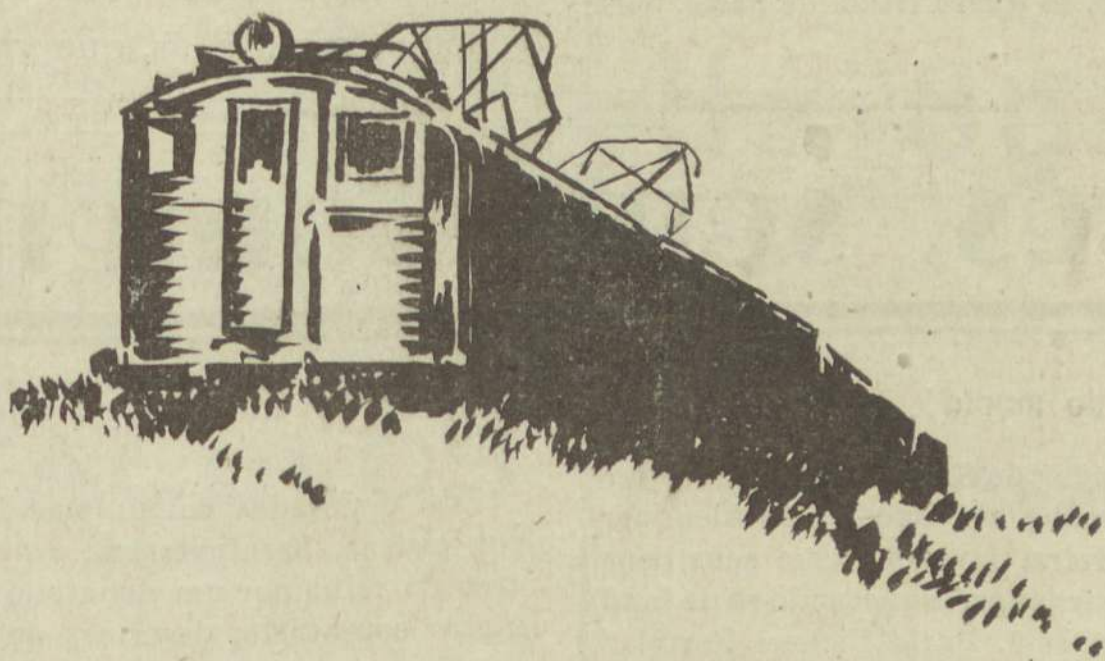
Não quero terminar sem que preste aqui as minhas homenagens ao Ex.^{mo} Director Geral cessante, Engenheiro Lima Henriques, que no exercício do cargo poudé afirmar, além do seu alto valor profissional, os raros predicados do seu carácter e os primores do seu fino trato. Por outro lado desejo agradecer comovidamente ao ilustre Subdirector Geral Eng.^o Pereira Barata as amáveis palavras que me dirigiu e a colaboração que me ofereceu em nome de todo o pessoal da Companhia, colaboração que procurarei retribuir o melhor que puder, e bem assim a todos os que se dignaram honrar-me com a sua presença a este acto, não querendo deixar de destacar os Excelentíssimos Administradores e Directores Gerais e outros altos funcionários dos vários departamentos do Estado.

No final da cerimónia o sr. Eng.^o Espregueira Mendes foi muito cumprimentado tendo recebido felicitações de muitos dos seus amigos e admiradores.

Assistiram ao acto de posse, além do sr. Fausto de Figueiredo, Presidente; os Membros do Conselho de Administração, srs. Coronel Pinto Osório, General Raúl Esteves, Professor Dr. Fezas Vital, Major Mário d'Oliveira Costa e dr. Caeiro da Mata; e os srs. Engenheiros Rogério Vasco Ramalho, Director Geral dos Caminhos de Ferro; Sá Nogueira, Administrador Geral do Porto de Lisboa; Canto dos Santos, Administrador Geral dos C. T. T.; Dr. Bustorff Silva, Presidente da Assembleia Geral da C. P.; Dr. Mário Pais de Sousa, Provedor da Misericórdia de Lisboa; Dr. Câmara Pestana, Director Geral das Alfândegas; Engenheiros António de Vasconcelos Correia e Lima Henriques, antigos presidentes do Concelho e Director Geral da Companhia; Pedro Campilho, que representava o sr. Ministro das Obras Públicas; Carlos Alves; Vasco de Albuquerque de Orey; Anibal Nazareth; Constantino Cabral; Carlos Santos; Vasconcelos Porto; Ferreira d'Almeida; Horta e Costa; Diogo Neiff Sobral; Júlio de Vilhena; Mário Carmona; Valente de Araujo; Novais de Ataíde; Lan-

gle de Carvalho; Rodrigues Pinto; Edmundo Martins; Mendes Leal; Sá e Melo; Dr. Alberto Xavier, Delegado do Governo na C. P.; Eng.^{os} Pereira Barata, Sub-Director da mesma Companhia; Raúl da Costa Couvreur, Inspector Superior de Obras Públicas; Luiz de Carvalho, da Comissão de Construções Hospitalares; Melo e Castro, Director do Gabinete Técnico dos Aeródromos Civis; Eng.^o Campos Henriques, Sub-Director da C. P.; Mesquita de Lima, da Junta Autónoma das Estradas; Arantes de Oliveira, Director do Laboratório de Engenharia Civil; António Boal, Director da Sociedade do Estoril; Branco Cabral, Secretário Geral da C. P.; Henrique Bravo; drs. António Pedro Pires de Lima, Director Geral da Administração Política e Civil do Ministério do Interior; Humberto Pacheco; Alexandre Pinto Basto; José Basílio Castelo Branco; Ary dos Santos; Costa Sa-

cadura; João Espregueira; Virgílio de Figueiredo; Professor André Navarro; Tenente-coronel Cortez Lobão; Architectos Rebelo de Andrade e Carlos Ramos; Conde de Almada; Tenente-coronel Júlio de Abru Campos; José Lucas Coelho dos Reis; Francisco Moledo, D. António da Cunha; Manuel B. Vivas; Azevedo Soares (Carcavelos); Governador Civil do Distrito de Viana do Castelo; Eng.^o Ferreira da Silva, Adjunto do Comissariado do Desemprego; Eng.^o Carlos Cruz, Presidente da Comissão Administrativa das Novas Instalações para o Exército; José Novais de Atáide, Presidente da Junta Nacional dos Produtos Pecuários; Roque de Aguiar; Rodrigues Pinto; Júlio de Vilhena; D. António da Cunha; António Montez, Chefe dos Serviços de Turismo da C. P.; Pedro Correia Marques e Carlos d'Ornellas, que representava a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, etc., etc.



Há 50 anos

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

Novo tremvia em Lisboa

Mais um melhoramento, que seria de grande importancia para a cidade, foi requerido pelo sr. João Brée, como representante de uma empresa.

Trata-se de uma pequena linha de via reduzida com carros movidos por tracção electrica ou cabos metallicos, para transportes de passageiros, partindo do largo de S. Roque, seguindo pelas ruas da Trindade, Garrett, do Carmo, e terminando no largo do Corpo Santo, e outro da rua Garrett ao largo da Conceição Nova pela rua Nova do Almada.

Os rails ficarão ao mesmo nivel da calçada, de modo a não prejudicar o transito publico.

Os carros serão pequenos, commodos e elegantes, 1^m,30 de largo e o seu andamento moderado, de modo a evitar quaesquer accidentes. O preço fixou-se em 20 réis pelo tracto ascendente e 10 réis pelo descendente.

Os concessionarios offerecem á camara 2 % da receita bruta da exploração e trinta passes para seu serviço. O pedido já foi apresentado á camara municipal.

Já se vê que sympathizamos, em these, com este novo projecto, e mesmo n'uma hypothese... porque vamos ter carrinho á porta.

Achamos mesmo preferivel,, absolutamente preferivel, este systema ao de agulheiros subterraneos, já requeridos pela mesma empresa. E para esta mesmo elle seria de grande vantagem, porque a construcção e exploração são muito mais economicas e o resultado seguro.

E tão imparciaes somos, applaudindo o projecto do sr. Brée, que elle vem prejudicar-nos idéas que de ha muito temos e que, por falta de tempo e de quem nos acompanhe, não temos posto em execução, as quaes ficam de parte, para não entorpecermos aquelle.

Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

No dia 4 de Maio realiza-se em Cascais a tradicional festa de confraternização:—

Para comemorar o 28.º aniversário do regresso a Portugal do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, reúnem-se, no domingo 4 de Maio, em Cascais, num grande banquete de confraternização, os officiais, sargentos, cabos e soldados sobreviventes daquele corpo expedicionário a França, em 1917. Como de costume, presidirá à festa o seu antigo e querido comandante, sr. general Raúl Esteves.

Os participantes da festa, antes do almoço, irão depor um ramo de flores no Monumento aos Mortos da Grande Guerra, após o que apresentarão cumprimentos à Câmara Municipal.

Como nos anos anteriores, a Comissão pensa trazer à festa o maior número de combatentes pobres, sem qualquer encargo para eles, contando para isso com o auxílio de todos os camaradas, que, além dos 50 escudos da sua inscrição, possam contribuir com qualquer donativo.

A festa realiza-se no quartel do Batalhão Independente da Legião Portuguesa. Escusado será dizer que os antigos combatentes do «Sempre Fixe» aguardam a próxima festa com a maior alegria, pois é nesses dias que se encontram quase todos os camaradas, que vivem dispersos pelo país.

Recortes sem Comentários

A herança do morto!...

Não gostou a gente do lugar de Soeiro Cunhado, da freguesia de Pereiro de Palhacana, no concelho de Alenquer, que o António Esteves Ferreira, lavrador com seus bens, que deixasse o que tinha a estranhos, esquecendo-se da família e, especialmente, de sua irmã, Maria Esteves Ferreira, sua companheira de trabalho, que o ajudou a fazer fortuna.

Morreu com 52 anos, solteiro, e deixou os bens a quem lhe apeteceu — que não áqueles que eram do seu sangue.

Pois o povo não gostou — repetimos — e como não gostou, resolveu não ir ao funeral. Ninguém apareceu e não havia nem quem retirassem a urna da câmara ardente, nem quem retirassem a urna da câmara ardente, nem quem a levasse ao cemitério. Foi necessário requisitar a G. N. R. de Alenquer e de Sobral de Monte Agraço, houve que alugar um carro e contratar dois homens para o conduzirem até o cemitério. A acompanhar o morto, apenas um sacerdote.

(De O Século)

Então... que é isso?

Os deputados comunistas franceses deram por paus e por pedras, barafustaram, protestaram e fizeram coisas do arco da velha por um deputado ter dito que Mr. Thorez, ministro comunista, desertara do seu regimento em 1939, acolhendo-se à Rússia.

Então o facto não é verdadeiro? Então Mr. Thorez não fugiu para a Rússia, que então era aliada da Alemanha e de lá através da rádio aconselhava os soldados franceses a depor as armas, ocasionando a entrega da França ao seu secular inimigo?

Mas a França e todo o Mundo o diz. Estarão alguns franceses, por amor à Rússia, esquecidos? Porque não pedirá Mr. Thorez um inquérito, como pediu, quando terminada a guerra 1914-1918, o acusaram de desertor?

(De O Mensageiro)

«VIAGEM»

Número extraordinário consagrado à Beira Baixa

A revista *Viagem* brindou os seus leitores e principalmente a população da Beira Baixa, com um belo número extraordinário da Primavera consagrado completamente ao distrito de Castelo Branco. É um album artístico, com colaborações notáveis, enriquecido de gravuras, que nos dão uma ideia do que vale a região como zona de turismo e como centro dos mais importantes sob o ponto de vista comercial e industrial.

Damos, a seguir, o sumário deste número admirável sem favor:

O distrito de Castelo Branco e o seu governador civil, sr. dr. José de Carvalho. Castelo branco é cidade linda e promete sê-lo ainda mais, pelo presidente da Câmara Municipal, dr. Augusto Duarte Beirão. Embelezamento das estradas na Beira Baixa, pelo eng. agrónomo João do Amaral Franco. Rumo ao norte, pelo dr. José Penha Garcia. O caminho de ferro de Castelo Branco-Placência, por João Serrasqueiro. Etnografia do Distrito de Castelo Branco, pelo dr. Jaime Lopes Dias. Pequena antologia de poetas do Distrito de Castelo branco. Mecanismo comercial, por J. Gonçalves de Carvalho. Colcha de noivado, triceromia. A Covilhã e os seus problemas. O Instituto Nacional de Trabalho na cidade da Covilhã. Caixa Regional do Abono de Família do Distrito de Castelo Branco. A vila do Fundão e o valor económico das suas estradas, por A. A. Pião. Cebolais de Cima, por Armindo Ramos. Alcaria e as suas ambições, por J. S. de Carvalho. Alpedrinha, a «Sintra da Beira», por Frade Correia.

Este volume é ainda valorizado por desenhos e aguarelas de António Lopes, fotografias do Dr. João da Fonseca Nabinho do Amaral e um mapa dos hotéis e pensões das Beiras Fronteiriças.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «Kitty».

OLIMPIA — Às 15 e 21 — «Noite tenebrosa».

COLISEU — Às 21,15 — «A estrada que conduz ao céu», (cinema).

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Electrificação das nossas linhas férreas

A convite da C. P. veio a Portugal uma missão inglesa de técnicos especializados para estudar os projectos de electrificação das linhas férreas Lisboa-Sintra, Lisboa-Porto, Porto-Braga e Porto-Leixões.

Esses projectos devem ser realidade dentro de três anos.

No dia 15 de Março a missão, constituída por dez membros, esteve em Sintra, a convite da Câmara Municipal daquela formosa vila, cujo presidente, sr. Eng.º Carlos Santos, é também secretário daquela missão.

Os distintos convidados foram acompanhados no seu passeio, que lhes deixou as mais gratas impressões, além do presidente do Município, pelos vereadores srs. Visconde de Assêca, presidente da Comissão Municipal de Turismo; eng. Francisco Henrique (Seisal); escritor e poeta Francisco Costa; dr. Bustorff Silva e os srs. eng.ºs Castelo Branco e Irwing, com sua esposa.

No terraço do palácio da quinta de Monserrate foi oferecido aos visitantes um almoço pela Câmara Municipal de Sintra.

DESDE 1858...

Há 89 anos

SERVINDO

OS INTERESSES DO PAIS

EM TODAS

AS ROTAS MARÍTIMAS,

a Companhia Nacional de Navegação

Imprensa

JOÃO RIBEIRO ARROBAS

No dia 10 do corrente, faleceu na sua casa de Coimbra, o antigo jornalista João Ribeiro Arrobas, fundador e director da *Gazeta de Coimbra*, tri-semanário prestigioso, em cujas colunas colaboraram os nomes mais ilustres da literatura contemporânea, cabendo-lhe ainda a glória de ter revelado e animado novos valores intelectuais.

A seus filhos apresentamos a expressão dos nossos sentidos pêsames pelo falecimento do ilustre morto.

«DIÁRIO DE LISBOA»

Entrou no 27.º ano de publicação o *Diário de Lisboa*, da direcção ilustre do Dr. Joaquim Manso e de cujo corpo redactorial fazem parte alguns dos mais distintos escritores e jornalistas profissionais do nosso tempo.

As nossas felicitações.

«DIÁRIO DA MANHÃ»

Perfez 17 anos de existência o órgão da União Nacional, *Diário da Manhã*, que, com muita proficiência, o Dr. Manuel Múrias, jornalista da boa estirpe, vem dirigindo ultimamente.

Os nossos melhores cumprimentos.

Caminhos de Ferro Portugueses

Linha férrea de Mirandela a Bragança

Foi aprovada a conta de liquidação da garantia de juros da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 2.º semestre do ano de 1946 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e determinando que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a importância de 14.531\$55, como liquidação desta garantia.

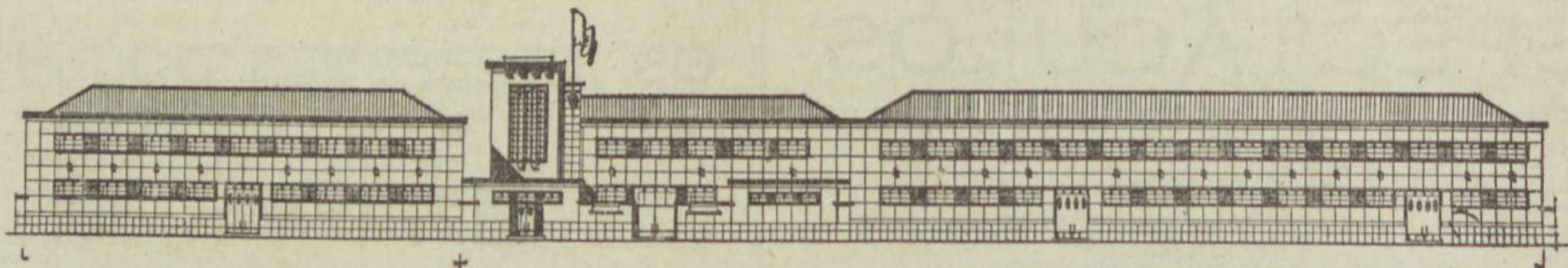
Linha férrea de Santa Comba Dão a Viseu

Foi também aprovada a conta de liquidação da garantia de juros da linha férrea de Santa Comba Dão a Viseu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 2.º semestre do ano de 1946 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e determinando que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a importância de 20.343\$52, como liquidação desta garantia.

Linha férrea de Tua a Mirandela

Foi igualmente aprovada a conta de liquidação da garantia de juros da linha férrea de Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 2.º semestre do ano de 1946 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a importância de 28.655\$97, como liquidação desta garantia.

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



FÁBRICA (Sede)

R. Sacadura Cabral, 26

Telefone Algés 296 P. B. X.

DAFUNDO

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 38, II série, de 15 de Fevereiro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das 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 ao prolongamento da linha n.º 2 e construção de uma casa na estação de Benespera, da linha férrea da Beira Baixa.

O «Diário do Governo», n.º 55, II série, de 8 de Março, publica o seguinte:

Tendo em vista o § único do artigo 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 Comunicações, que se proceda à troca dos terrenos, com as superfícies, respectivamente, de 1:382, 1.000 e 11:894 metros quadrados, situados entre os quilómetros 2,800.00 e 2,863.20, 3,399.00 e 3,478.30 e 3,541.00 e 4,752.15 da linha férrea do Cais do Sodré a Cascais, declarados sobranes pela portaria do Ministro das Obras Públicas de 24 de Janeiro findo, publicada no «Diário do Governo» n.º 29, 2.ª série, de 5 do corrente mês, com os terrenos confinantes com o caminho de ferro, pertencentes à Administração Geral do Porto de Lisboa, e cuja área é de 14:276 metros quadrados.

O «Diário do Governo», n.º 65, II série, de 20 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobranes uma parcela de terreno com a superfície de 84m²,30, localizada entre os quilómetros 206,686.96 e 206,703.84 da linha férrea da Beira Baixa, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de S. Salvador de Panóias, concelho do Sabugal e distrito da Guarda, e confronta ao norte, sul e poente com o caminho de ferro e ao nascente com António dos Santos Pereira.

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

O «Diário do Governo», n.º 67, II série, de 22 de Março publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o processo do concurso público realizado em 14 de Dezembro de 1946, adjudicar a José Pinto Caeiro a empreitada n.º 70, de construção de um dormitório e duas moradias para pessoal de exploração e dormitório para pessoal de tracção na estação de

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

Moura, pela importância de 372.000\$00, e que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar.

O «Diário do Governo», n.º 70, II série, de 26 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o respectivo processo do concurso público realizado em 1 de Fevereiro findo, adjudicar a José Pinto Caeiro a empreitada n.º 76, de construção de duas casas para pessoal, tipo A, na estação de Beja, pela importância de 203.050\$00, e que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com aquele adjudicatário para a execução da referida empreitada,

O «Diário do Governo», n.º 72, II série, de 28 de Março, 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 12 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, dando nova redacção à alínea e) do § 2.º do capítulo II da referida tarifa, no sentido de a desinfectação eventual dos vagões que transportem matérias infectas deixar de ficar ao cuidado dos expedidores ou consignatários.

The Red Hand Compositions Company
LONDON

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

RAHTJEN'S COMPOSITION



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

WIESE & C.ª, L.ª DA

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telefone P. B. X. 2 0181

LISBOA

Fábrica de Porcelana

da Vista Alegre, L.ª

FUNDADA EM 1824

A mais antiga da Península

SEDE:

Largo da Biblioteca Pública, 17-r/c
LISBOA

FÁBRICA EM ILHAVO
A V E I R O

AS MELHORES PORCELANAS PARA
USOS DOMÉSTICOS E INDUSTRIAIS

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

Companhia

«Cimento

T E J O »

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA
TELEFONES 2 8553 - 2 8552

FILIAL:

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

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 Bello — 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

ANÁLISES CLÍNICAS



«A Nova Loja dos Candeeiros»

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

Única casa no género que tem
ao seu serviço pessoal técnico
que pertenceu àquela compa-
nhia, tomando responsabili-
dade em todos os consertos
— que lhe sejam confiados —

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



Companhia de Seguros BONANÇA

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
FUNDADA EM 1808

SEGUROS:

Fôgo, Marítimos, Agrícolas, Acidentes Pessoais, Automóveis,
Responsabilidade Civil, Roubo, Postais e Transportes Terres-
tres e Aéreos

Séde em Lisboa — RUA AUREA, 100, 1.º
Delegação no Pôrto — Rua Mousinho da Silveira, 47-1.º

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



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, rebôcos, fundações,
paredes, etc..

Substitue com vantagens de ordem técnica e económica todos os imper-
meabilizadores 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

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 PRAIA 4

Escritórios — L. DO STEPHENS, 4-5—LISBOA
Telegramas: SNADEK—LISBOA Telefone: 21868

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

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

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

SARDINHAS A T U M ANCHOVAS

DESPERTAM O APETITE E
ALIMENTAM».

IPCP.

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

///

Solicitamos inquéritos

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



Avenida Palace Hotel

Endereço Telegráfico: «PALACE» LISBOA
Telefones 3 0154-3 0157 — LISBOA

Hotel de 1.ª classe situado no coração da cidade, junto da estação do Rossio e perto da Avenida da Liberdade

130 Quartos — 80 Quartos com banho

Telefone em todos os quartos, ligados à rede Internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA
COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMERICA BAR

Preços moderados-Para estadias prolongadas condições especiais

Companhia Nacional de Fiação e Tecidos de Tôrres Novas

FUNDADA EM 1845

✱

Fábrica Mecânica de Fiação
e Tecelagem em Tôrres Novas

TELEFONE 2117

ESCRITÓRIO E ARMAZÉM:

Rua de S. Nicolau, 2-1.º-Apartado 278

End. Tel. NOVETORRES — Telef: 3 0145 — LISBOA

Telegramas:

Materiais

LISBOA

TELEFONES:

LISBOA, 60113

6 0114-6 0946-8 1448

P O R T O, 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 todas as indústrias. Óleos,
lubrificantes e pneus

Agência: Rua do Almada, 245 — P O R T O

SUCURSAIS:

Av. Patrão Lopes, 22 — PAÇO d'ARCOS

Peça em tôda a parte

Chá Celeste

Um produto económico
que se impõe pela sua
superior qualidade!

Companhia

«Cimento

TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA
TELEFONES 2 8553 — 2 8552

FILIAL:

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

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

///

Solicitamos inquéritos

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

PORTO

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. de Condessa de Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 2 1368 - 2 1227