

# 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: PB X 20158; 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

# 1440



16—DEZEMBRO—1947



# ANO LVIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00  
Africa (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00  
Números atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

ALEXANDRE SETTAS  
REBELO DE BETTENCOURT  
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

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

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAI



S U M Á R I O

A questão do «Sud-Express», pelo General <i>Raúl Esteves</i> . . . . .	515
Os Transportes colectivos em Lisboa, pelo Dr. <i>Busquets de Aguilar</i> . . . . .	519
O problema da electrificação ferroviária . . . . .	522
Vida Ferroviária . . . . .	522
Cinema para ferroviários, por <i>C. O.</i> . . . . .	523
Há 50 anos . . . . .	524
Imprensa . . . . .	525
Espectáculos . . . . .	525
Viagens e Transportes . . . . .	526
Os nossos mortos . . . . .	526
Recortes sem Comentários . . . . .	526

# *A questão do "Sud-Express"*

Pelo General RAUL ESTEVES

No último número desta *Gazeta* o distinto engenheiro superior da RENFE, sr. D. Gabriel Urigüen, publicou um interessante artigo procurando rebater o que aqui tinhamos escrito sobre o «Sud-Express» e as relações ferroviárias internacionais entre Lisboa e a Europa Central.

São, decerto, valiosos todos os esclarecimentos que o ilustre articulista apresenta para definir as finalidades de um plano de ligações ferroviárias peninsulares, no que respeita aos interesses da Espanha, mas permitimo-nos discordar completamente das suas conclusões no que respeita a Portugal, como resumidamente vamos expôr.

Começa o sr. engenheiro Urigüen por apresentar uma definição do «Sud-Express», que diz ser de todos conhecida como representando, apenas, um combóio internacional que, partindo de Paris, vem estabelecer duas ramificações principais na Península: uma para Lisboa, e outra para Madrid.

Ora, vejamos detidamente a história da criação e desenvolvimento do «Sud-Express», em face dos documentos oficiais em que tal assunto foi tratado.

Em princípios de 1886, esteve em Paris um administrador da Companhia Real de Caminhos de Ferro Portugueses, o Marquês da Foz, para negociar com a Companhia Internacional dos Wagons-Lits o estabelecimento de uma ligação directa entre Lisboa e Paris por meio de um comboio de luxo.

Essas negociações não obtiveram o desejado exito por motivos estranhos à Companhia Portuguesa, e foi então assinado entre as duas Companhias, o convénio de 11 de Março de 1886 que estabelecia, *a título de experiência*, uma ligação Paris-Madrid-Lisboa, utilizando a linha Madrid-Cáceres que era então explorada pela Companhia Portuguesa.

Tudo isto consta da acta do Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, referida a 6 de Agosto de 1886.

Este serviço assim estabelecido mante-

ve-se em experiência por poucos anos, pois que já em 1891 a Companhia do Grande Central Hespanhol, que tinha tomado conta da exploração da linha Madrid-Cáceres, se dirigia à Companhia Portuguesa, em cartas de 30 de Outubro e de 3 de Novembro, expondo o prejuízo que lhe causava a circulação do «Sud-Express» na sua linha, pelo reduzido número de passageiros que o utilizava, e declarava que tal resultado não justificava a existência de um comboio de luxo entre as duas capitais da Península.

— A essa exposição respondeu a Companhia Portuguesa, em 5 de Novembro do mesmo ano, que se estava já tratando de estabelecer novo itinerário do «Sud-Express» pela linha Salamanca-Medina.

Depois de várias negociações foi finalmente iniciada em 1 de Julho de 1895 a circulação do «Sud-Express» Lisboa-Paris, passando pela linha portuguesa da Beira Alta a ligar com Salamanca e Medina.

Esta circulação, que começou por ser bi-semanal, passou em 1900 a ser tri-semanal, alcançando finalmente em 1906 o carácter de um expresso diário.

Assim se manteve este regime, com resultados bastante satisfatórios, até à primeira interrupção causada pela Grande Guerra de 1914-18.

Terminada essa interrupção foi o «Sud-Express» novamente restabelecido, e, a partir de Fevereiro de 1922, já se realizava diariamente, afirmando sem contestação a sua utilidade como importante ligação directa entre o porto de Lisboa e a Europa Central.

A última Grande Guerra veio impôr uma nova interrupção do serviço, e, terminada ela, é que a circulação do «Sud-Express» tem revestido condições bem precárias para as necessidades do tráfego, a-pe-

sar-das repetidas diligências empregadas por parte das entidades portuguesas.

De tudo que temos exposto, e que está devidamente comprovado nos arquivos da C. P., pode concluir-se o seguinte:

1.º — A iniciativa da criação de um comboio de luxo para a ligação directa Lisboa-Paris partiu dos Caminhos de Ferro Portugueses.

2.º — Depois de uma longa experiência, foi reconhecido que a ligação por um comboio expresso Lisboa-Madrid-Paris não dava resultados satisfatórios.

3.º — Estabelecido definitivamente com o percurso que actualmente tem, o «Sud-Express» Lisboa-Paris desde mais de 50 anos se tem afirmado como uma importante comunicação ferroviária internacional, como o prova a sucessiva ampliação da sua circulação.

\* \* \*

Trata-se, depois, no proficiente artigo que estamos analisando, de definir o critério que motivou a criação do chamado «Lusitânia-Expresso», e, a tal respeito, expõe o seu ilustre autor um interessante e desenvolvido plano da sua ligação, dentro da Espanha, com as circulações que devem servir as zonas de Granada, Málaga, Algeciras e Barcelona, com um remoto alcance sobre a África do Norte.

Ora, se atentarmos nas características ferroviárias de economia e rapidez, que hoje devem sobrelevar a todas as considerações, temos de concluir que essa desenvolvida rede de comunicações, pretendidamente internacionais, são de um interesse mais propriamente espanhol, e o porto de Lisboa não colhe maiores vantagens dessas ligações terrestres com portos em que as relações comerciais, mais possivelmente de carácter marítimo, não justificam muito o

emprego de tal meio, nomeadamente quando para as estabelecer se vem a prejudicar a importante ligação directa Lisboa-Paris.

Assim, não vemos em que consiste a transcendência extraordinária que o ilustre engenheiro espanhol atribue ao «Lusitânia-Expresso», considerado em relação ao tráfego do porto de Lisboa.

Também não nos parece que aquele desenvolvido plano de comunicações tenha sido apresentado para servir de base ao estabelecimento do referido «Expresso», porquanto, para a nossa vida ferroviária, pode dizer-se que ele veio apenas substituir o rápido de Madrid que já existia, e que satisfazia perfeitamente às relações entre as duas capitais da Península.

Elevar o decantado «Lusitânia-Expresso», à categoria que lhe querem atribuir, e sacrificar-lhe a circulação do «Sud-Express», constitue, como nós continuamos a afirmar, um derivativo inventado para desviar para Madrid uma parte considerável do tráfego directo Lisboa-Paris, como está hoje sucedendo, com graves prejuízos da economia e rapidez das comunicações ferroviárias internacionais que teem a sua testa em Lisboa.

Esta é a conclusão irrefutável que se deduz da lição dos factos, e tanto este ponto se tornou saliente que, nas diligências que teem sido feitas pelas entidades portuguesas para o indispensável restabelecimento do «Sud-Express», encara-se sempre como recurso a utilizar, para compensação de percursos, a redução na circulação do «Lusitânia-Expresso».

\* \* \*

Por último, o distinto articulista expõe detidamente as razões que diz imperarem para a extrema redução de circulação efectuada no «Sud-Express», e tais razões,

no seu parecer, consistem essencialmente na deficiência de combustível.

Não ignoramos o peso que representa, no ponto de vista ferroviário, tal consideração, mas também somos levados a supor que outras razões terão havido que contribuissem para o sacrifício agora imposto ao «Sud-Express» Lisboa-Paris.

Na verdade, não há muito tempo que um ilustre funcionário superior dos caminhos de ferro espanhóis esteve entre nós, a tratar de um maior desenvolvimento a dar às comunicações ferroviárias com Sevilha e a determinadas ligações para o norte de Espanha, o que tudo fazia prevê um certo aumento de percurso, e esse mesmo funcionário começava logo por declarar que não tinha instruções para tratar do restabelecimento das circulações do «Sud-Express».

Como se vê, parece que para aquele novo aumento de percurso sempre se poderia obter o necessário acréscimo de combustível, pois não é natural que se fizessem negociações com falta de base para as efectivar.

Também chegaram ao nosso conhecimento as opiniões expressas por duas importantes individualidades do país vizinho, em que outras finalidades pareciam ser encaradas para esta medida de restrição imposta ao «Sud-Express».

Segundo uma dessas opiniões, considerava-se necessário que as comunicações internacionais estabelecidas através da Espanha passassem sempre pela sua capital. Temos de convir que tão singular critério, aplicado em outros países, traria decerto um considerável prejuízo à economia e rapidez de tais comunicações. Imaginemos, por exemplo, as comunicações ferroviárias de Madrid com a Itália obrigadas a uma prévia passagem por Paris!

A outra das aludidas opiniões era mais

concreta, e exprimia a necessidade de dar todo o relevo à importância de Madrid, fazendo passar por ali os passageiros que anteriormente, utilizando o nosso «Sud-Express», se dirigiam directamente a Paris.

No fundo as duas citadas opiniões visavam o mesmo fim, e também em ambas elas se sacrificam os legítimos interesses da capital portuguesa, dando-se o caso pitoresco de sermos nós, afinal, que proporcionamos o meio de consumar esse sacrifício, mantendo a circulação aturada do inevitável «Lusitânia-Expresso»!

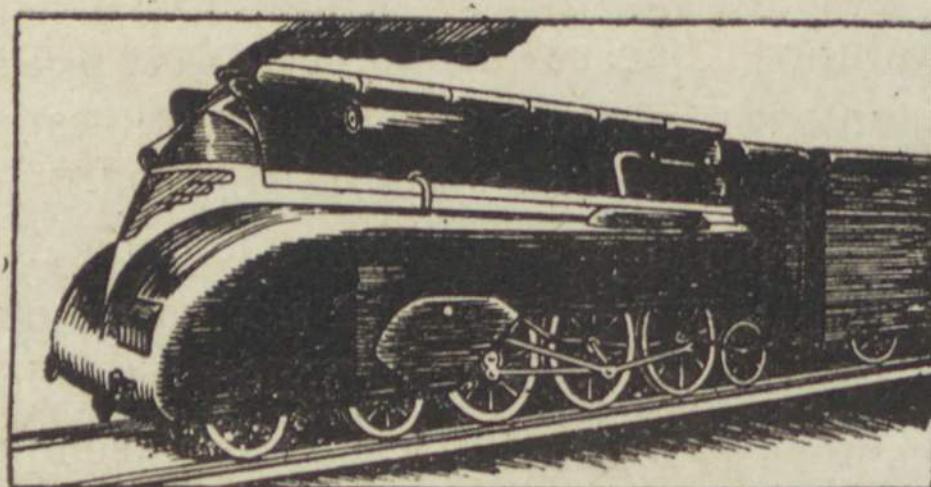
Este aspecto da questão é verdadeiramente paradoxal.

Ora, é fácil deduzir do que deixamos exposto que a simultaneidade da circulação dos dois expressos de que se trata, só pode ser razoavelmente aceite por Portugal, se eles se realizarem na *proporção suficiente* para que não sejam prejudicados os nossos interesses nacionais, dos quais não podemos nem devemos abdicar.

\* \* \*

Na transcrição da carta que serve de preâmbulo ao seu artigo, o ilustre engenheiro sr. D. Gabriel Urigüen declara muito amavelmente ter um coração cinquenta por cento português, mas, nesta aplicação da sua brilhante inteligência, temos de reconhecer que adoptou um critério cem por cento espanhol, como julgamos ter ficado bem demonstrado nas nossas modestas considerações.

Da nossa parte muito estimamos igualmente que entre os dois países da Península exista uma boa amizade e uma proveitosa colaboração, mas é absolutamente necessário, para nós portugueses, que essa amizade seja mantida num absoluto pé de igualdade, e que a colaboração a realizar não se assemelhe à junção da bilha de ferro com a bilha de barro a que alude o bem conhecido apólogo.



# OS TRANSPORTES

## colectivos em Lisboa

Pelo D.R. BUSQUETS DE AGUILAR

### I

AO me move qualquer má vontade contra a poderosa e monopolizadora sociedade anónima denominada Companhia Carris de Ferro de Lisboa, que de uma forma tão irritante domina Lisboa, transformando o serviço público de transportes colectivos da cidade numa propriedade particular, explorada género roça africana, em que apenas existe um só ideal: o lucro da empresa. Desde muito novo que os eléctricos chamaram a minha atenção e provocaram o meu interesse, recordando até que a primeira vez que ultrapassei a fronteira portuguesa, em 1911, a maior satisfação que senti, comparando o serviço dos eléctricos espanhóis com os seus congéneres de Lisboa, reconhecer a superioridade do nosso. Podia-se mesmo dizer com orgulho, numa época de desordem política e de decadência, como era Portugal antes de 1926, que possuímos o melhor e mais moderno serviço de eléctricos da Europa. Era uma verdade até 1940, e a Companhia Carris, na sua majestosa vaidade, fazia-o bem sentir com o pensamento dominado por lucros ainda maiores e indiferente ao decorrer do tempo que fazia surgir novas necessidades de transportes a satisfazer, como é próprio, de um serviço público.

Os anos passaram, Portugal, graças ao sacrifício e qualidades de estadista genial do Sr. Prof. Dr. Oliveira Salazar, é hoje uma nação próspera,

feliz e bem administrada numa Europa arruinada pela segunda guerra mundial, e todavia aquilo que fora bom outrora, é agora motivo das mais acerbas críticas e a Companhia Carris uma empresa odiada, porém, esta, com a sua costumada superioridade, senhora despótica dos transportes colectivos de Lisboa, conhecendo o ódio existente, procura enganar o público como aconteceu com as espantosas declarações de 15 de Novembro de 1947. Para as apreciar sirvo-me da narração que o *Diário de Notícias* publicou (¹), as quais não sofreram qualquer impugnação, devendo considerá-las verídicas, ou pelo menos o seu autor as aceitar como tais.

No seu desprezo pelo público, a Companhia Carris, durante anos, encerrou-se num impenetrável silêncio, acumulando lucros, e tratando o público como servos, com o desprêzo que se tem para com seres inferiores, porém actualmente os abusos são tão intoleráveis que é prudente procurar disfarçar os factos, deformando-os de modo a iludir as pessoas de boa fé. Assim convocou a Companhia Carris uma reunião dos representantes da Imprensa, tendo aliás o cuidado de excluir a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, atitude difícil de justificar, parecendo que seria natural convidar a única revista de transportes existente em Portugal, ou talvez a Companhia Carris não esqueceu as críticas acertadas com que outrora Mendonça e Costa e o Conde Fernando de Sousa puseram a descoberto

as habilidades e os meios tortuosos de que se serviu sempre a Companhia para alcançar os seus fins.

As declarações da Companhia Carris pronunciou-as o mais inteligente dos seus directores, sr. Brigadeiro Tamagnini Barbosa, que em resumo afirmou:

1.º De Janeiro a 30 de Junho os lucros da Companhia aumentaram de 25 a 30 contos por dia, mas, depois de 1 de Julho diminuiram para 13 contos nesse mês, 10 contos em Agosto e menos de 2 contos em Setembro;

2.º A Companhia beneficiou desde 1939 o pessoal com acréscimos de ordenados e outras vantagens em cerca de 50.000 contos;

3.º O problema do trânsito e as suas dificuldades é da responsabilidade de diversas entidades, estando a Companhia inocente na maioria dos casos;

4.º A solução para o estrangulamento da Rua de S. Pedro de Alcântara já se podia ter encontrado;

5.º Nada se sabe acerca da construção de novas linhas;

6.º A Companhia melhorou os serviços a partir de 17 de Novembro e o aumento das zonas é em benefício do público;

7.º Finalmente, embora haja deficiências nos serviços dos transportes de passageiros dentro de Lisboa, eles são hoje os melhores do mundo».

Assim falou o representante da Companhia Carris, não sabendo se merece maior admiração a audácia das afirmações erradas, se a suposição que se dirigia a um público de analfabetos. Vou apreciar cada uma como merece.

Os lucros aumentaram, confessou a Companhia Carris, de 1 de Janeiro a 30 de Junho na razão de 25 a 30 contos por dia, o que perfaz para o espaço de tempo de 5 meses e na média diária de 27,5 contos a quantia de 9.977:500\$00, ou sejam dez mil contos números redondos, que serviu para fazer face aos aumentos com o pessoal, cantina, férias pagas, barbearia, banhos, café, colónia balnear, utilização do refeitório da Junqueira, etc., efectuando aumentos retroativamente, de modo que cada empregado recebeu por uma só vez, dois, três ou mais contos, atingindo tudo perto de 50.000 contos. Mas que terá o público com as generosidades da Companhia Carris? A Companhia lucrou, foi larga para os que a servem, do pão do afilhado cortou boa fatia para o comadre, e vem mostrar os benefícios que realizou, sem explicar se eram justos ou se foi apenas com o fim de ter o pessoal contente, servindo-a bem em detrimento do público, para as receitas serem maiores e a exploração aumentar. Se o pessoal é pago em rela-

ção ao trabalho efectuado, há uma obra social aprefeiçoadada, as regalias são muitas, só encontro motivo para felicitar a Companhia pela compreensão dos seus deveres; porém exagerar os aumentos, dar dois ou três contos a cada empregado sem motivo justificado, só mostra o esbanjamento com o fim de alcançar apoio em zonas duvidosas e de que não possui, por esse motivo, as quantias necessárias para melhorar os serviços.

Naturalmente surge a pergunta de qual foi o lucro total da Companhia, mas sapientemente o sr. Brigadeiro Tamagnini Barbosa nada disse a esse respeito. O lucro aumentou, o serviço peorou, e os interesses do público continuaram desprezados, procurando ainda com habilidosas declarações convencê-lo a se deixar explorar mais.

Acerca do problema do trânsito muito há a dizer, e, escrevendo imparcialmente, afirmo que nem tudo é culpa da Companhia Carris, devendo dividir-se pelas demoras injustificadas de outras entidades em encararem de frente problemas de demolição de edifícios e de alargamento de artérias, gosto do provisório tão característico da indolência nacional, e a elaboração constante de projectos sem conseguir qualquer resultado útil. Estou mesmo convencido que à Companhia Carris alguns melhoramentos se lhe devem neste particular, como as demolições de prédios prejudiciais e benefícios no traçado de ruas pnra os eléctricos transitarem.

As dificuldades da Rua de S. Pedro de Alcântara não se resolvem com a via dupla dos eléctricos, agravando-se antes pelo engarrafamento, impedindo a passagem dos peões nos passeios reduzidos à largura de 0<sup>m</sup>,80 e ao ridículo desbastamento do edifício que é gaveto para a Calçada da Glória. Este absurdo surgiu da mentalidade dos técnicos da Companhia Carris, estando pendente de aceitação da Câmara Municipal, sendo a solução que me parece melhor, indicada noutro artigo.

Sobre novas linhas tão necessárias para a melhoria dos transportes colectivos, coisa alguma se indicou, dando-se a cómoda resposta a uma pergunta formulada, que isso depende dos novos arruamentos que a Câmara Municipal construa, fugindo-se à responsabilidade da falta de comunicações para tantos bairros da cidade completamente isolados, não criando a Companhia linhas que não sejam muito lucrativas. Claro que a Companhia tem de olhar para os seus benefícios, mas ir ao extremo de só ver o seu interesse e nunca as necessidades da cidade, é acto digno de reprovação.

A Companhia Carris alargou-se na explicação dos seus melhoramentos a partir de 17 de Novembro, que, bem estudados, são de uma pequenê confrangedora, tendo apenas pensado neles, depois do progressivo aumento de receitas observado até 30 de Junho ter cessado, porque se a Compa-

nhia lucrasse, como esperava, coisa alguma se faria.

Motivada pela nova postura acerca do trânsito na cidade e que entrou em vigor em 1 de Julho de 1947, reduziram-se muitíssimo certos percursos dos eléctricos, circulando através da Rua do Ouro e Rua Augusta apenas as carreiras de Estrela-Circulação e de S. Bento, ficando toda essa parte da cidade quase sem comunicações. Indiscutivelmente que a remodelação do trânsito e a obrigatoriedade das suas regras, foi a forma de civilizar a capital de uma nação que era a única entre as suas congéneres da Europa onde não se sabia andar na rua, facto vergonhoso que constituía uma mancha para Lisboa e assim muito se conseguiu. Porém a incapacidade organizadora e previsora dos portugueses manifestou-se uma vez mais e deu em resultado a quase supressão dos eléctricos na Rua do Ouro e Rua Augusta.

Procurou agora a Companhia Carris obviar a esse inconveniente por prejudicar as suas receitas acrescentando novas carreiras de auto-carros, começando a carreira da Praça dos Restauradores a Campo de Ourique na Praça do Comércio e criando a carreira do Cais do Sodré à Praça dos Restauradores. Sem dúvida o público tirou vantagem, mas as da Companhia ainda são maiores, andando os auto-carros repletos de passageiros, a-pesar-do exa-

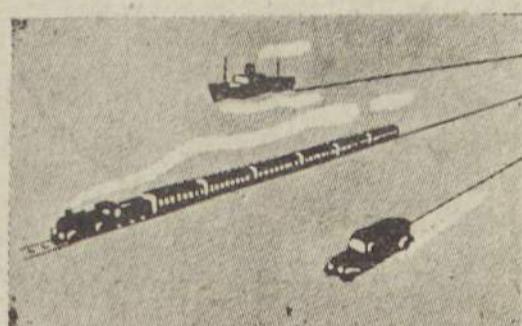
gero dos preços nalguns percursos e intervalos demorados, motivados pela falta de material.

Além de se restabelecerem algumas carreiras de eléctricos e de prometer novos carros com bancos de madeira, mais incómodos para o público mas mais cómodos para o pessoal e económicos para a Companhia, alterou-se na carreira do Cais do Sodré à Praça dos Restauradores, a zona que estava na Rua do Alecrim para a Praça do Rio de Janeiro, a-fim-de as receitas se agravarem e o público que ia da Rua Alexandre Herculano à Praça Camões por \$50, percurso de grande concorrência, passou a pagar \$80 com a faculdade de ir até ao Cais do Sodré, o que poucos faziam. Quer dizer que as zonas foram modificadas para duma maneira capciosa se aumentarem as tarifas.

E é um serviço em que os carros são insuficientes, passageiros dependurados nos estribos, janelas aparafusadas durante quatro meses, pessoal grosso e conflituoso, linhas insuficientes, que se chama o melhor do mundo! Que tremenda falsidade! Como se pretende enganar Lisboa!

É natural que, depois de criticar as afirmações produzidas pela Companhia Carris, esteja na obrigação de indicar a forma de solucionar os males existentes. Fá-lo-ei no próximo artigo.

(<sup>1</sup>) *Diário de Notícias*, n.º 29.336 de 16 de Novembro de 1947.



# O problema da electrificação ferroviária

## A Roménia vai electrificar os seus caminhos de ferro

A propósito dum artigo sobre electrificação dos caminhos de ferro que o ilustre secretário geral da C. P., sr. Engenheiro Branco Cabral, publicou há pouco na *Gazeta*, o sr. Engenheiro Carlos Santos, também alto e ilustre funcionário daquela mesma Companhia, enviou-nos a tradução dum artigo inserto na revista *Verkehr*, de 6 de Novembro, subscrito pelo sr. Johann Hofmann de Bukarest, e que a seguir publicamos, com agradecimentos amistosos ao obsequioso tradutor. Trata-se do problema da electrificação dos Caminhos de Ferro da Roménia. É um assunto de alto interesse no momento actual, pois que, como se sabe, a C. P. projecta também electrificar, com aplauso geral, algumas das nossas linhas.

Eis o artigo em questão da revista *Verkehr*:

Nos últimos anos tem-se trabalhado muito na Roménia, na reconstrução do que a guerra destruiu, especialmente no que diz respeito a pontes e caminhos de ferro.

Como consequência da lei 612, de 29 de Agosto de 1942, foi estabelecido um plano para a electrificação dos caminhos de ferro da Roménia, dentro dos próximos 10 anos. Como objecto principal do projecto prevê-se a construção de uma represa e e respectiva central eléctrica em Stejar, ao norte de Moldau. Obedecendo ao projecto que em 1906 havia estudado o professor Dimitrie Leonida, projecta-se a construção de uma represa no Rio Bistritza com 80,º de altura e 400,º de comprimento. A albufeira assim obtida deverá comportar 800 milhões de metros cúbicos de água, com uma queda de 140,º.

A fábrica produtora de electricidade, que será construída em Stejar, receberá a água através de um túnel de 4774,º de comprimento, e deverá ter a potência de 160.000 a 200.000 Kw.

A corrente eléctrica assim obtida será destinada não só à electrificação dos caminhos de ferro, de Moldau e Bukowina, como às indústrias existentes nestas regiões. Stejar tornar-se-há, sem dúvida, um grande centro industrial. Também à agricultura deve este projecto trazer grandes vantagens. A estiagem dos dois últimos anos, que teve, como consequência, uma época de fome, concorreu grandemente para a solução deste problema.

Para os trabalhos a realizar houve, como consequência da configuração montanhosa da região, necessidade de construir 15 pontes, numa distância de 7 quilómetros. Isto deu nascimento a uma fábrica de cimento. A primeira parte destes trabalhos espera-se que esteja pronta até ao fim de 1948.

No plano dos 10 anos, estão compreendidas outras barragens, nos rios Olt e Mures. A Roménia está hoje num dos lugares mais inferiores da Europa, com um consumo de 40 Kwh por cabeça e por ano, devendo alcançar uma muito melhor posição depois destes trabalhos realizados.

# Vida Ferroviária

## A organização da previdência

O sr. Subsecretário de Estado das Corporações assinou e enviou para a folha oficial a seguinte portaria:

«Considerando que a organização da previdência do pessoal ferroviário se encontra dispersa por diversas caixas e que estas se regem por estatutos divergentes entre si, acontecendo mesmo que nem todas as instituições se propõem os mesmos fins, pois são variáveis as modalidades de previdência adoptadas, tanto no que respeita ao valor quantitativo como à qualidade dos benefícios; considerando que desta anómala situação tem resultado graves perturbações no funcionamento das caixas e que de há muito se pensa que o problema só terá como solução satisfatória a unidade de todas as instituições; considerando que a necessidade da fusão das caixas mais se acentuou depois da concentração das empresas ferroviárias, consequente da execução da lei n.º 2.008, de 7 de Setembro de 1945:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Subsecretariado de Estado das Corporações e Previdência Social, nomear uma comissão encarregada de rever toda a organização da previdência do pessoal ferroviário, com vista à criação de uma caixa única em substituição das caixas actuais.

A comissão terá a seguinte composição: licenciado Manuel Rebelo de Andrade, vice-presidente do Conselho Superior da Previdência Social, que presidirá; engenheiro Mário Dias Trigo, chefe da 2.ª repartição da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro e licenciado João de Matos Rodrigues, secretário da comissão administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, em representação do Ministério das Comunicações; licenciados António Maria Martins da Costa e Feliciano Tomás de Resende, respectivamente secretário de 1.ª classe e assistente do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, em representação do mesmo Instituto; engenheiro Henrique Pinto Bravo e licenciado Augusto Cesar Teixeira, respectivamente sub-diretor e adjunto do secretário geral da Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro, em representação das empresas ferroviárias; Luís Pinto Vilela e António Augusto da Silva Ramos, presidentes, respectivamente dos sindicatos nacionais dos ferroviários do Norte de Portugal (pessoal de movimento e tracção, via e obras e serviços regionais) e do Centro de Portugal (pessoal dos serviços centrais), em representação do pessoal».



Aspecto da assistência no Teatro da Trindade à passagem dos filmes para ferroviários

# Cinema para ferroviários

## Uma curiosa e louvável organização

POR convite da Direcção Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, assistimos a uma sessão de cinema para ferroviários, cujo programa publicámos no número anterior.

A sua organização foi certamente entregue a pessoa de bom gosto, que coleccionou meia dúzia de filmes de interesse geral e particular para as pessoas ligadas aos serviços ferroviários de movimento e tracção. A «Canção do aço» é uma película cheia de curiosidade pela demonstração clara das várias fases por que passa um precioso líquido que se transforma em dura e resistente construção, e que vai das pequenas peças para as locomotivas e termina nas armas de guerra. Não nos surpreendeu o filme *Sapadores Caminhos de Ferro* — trata-se de tropas estrangeiras — e se dizemos que nos não surpreen-

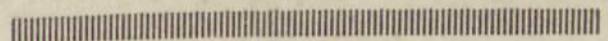
deu é por termos visto as tropas portuguesas de idêntica unidade de Sapadores executar trabalhos de reparação de linhas com rapidez e uma perícia especial que tem merecido os melhores louvores dos oficiais superiores. *Reparação de Locomotivas*, apesar de fatigante, tem alto interesse para os que conhecem o assunto.

Outros filmes se seguiram com fraca audição musical.

Merce louvores quem teve a feliz iniciativa de mimosear a classe ferroviária com sessões cinematográficas instrutivas e de benefício para quem trabalha nos Caminhos de ferro e as sabe apreciar.

Os filmes foram gentilmente cedidos por: Lisboa-Filme, L. da, e Secretariado Nacional de Informações.

C. O.



## NO BARREIRO

Na próxima noite de 18 do corrente, realiza-se no Teatro do Barreiro, cedido gratuitamente pela Sociedade Tipográfica e Teatral de Ferroviários, uma sessão cultural de cinema promovida pela Direcção Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e destinada exclusivamente aos ferroviários daquela vila.

Os filmes, cedidos gentilmente por Lisboa-Fil-

me, L.<sup>da</sup>, «Instituto Britânico», «Filmes Albuquerque, L.<sup>da</sup>» e Secretariado Nacional da Informação», são os seguintes, por ordem da sua exibição:

«Canção do Aço»; «Ao Serviço da Nação»; «Elo permanente»; «Reparação de Locomotivas»; «Gente da via»; «Ponte do Setil»; «Viagens que é preciso fazer» e «Estação Central de Londres».

Esta sessão de cinema está sendo aguardada com o maior interesse.

# Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Dezembro de 1897)

## Os ascensores de Lisboa e a nossa viação

Deu-se ha dias um desastre numa das linhas que a companhia tem em exploração na cidade — a primeira construída por este sistema na capital — que emocionou todo o público e tem feito a imprensa ocupar-se, desde então, repetidas vezes d'este ramo da nossa viação em comum.

Na noite de 2 do corrente, o cabo do ascensor do Lavra quebrou pouco depois dos carros terem começado a carreira.

O carro, que havia partido da estação inferior, percorrendo apenas uns oito metros, foi travado facilmente pelo guarda-freio, que imediatamente teve o bom senso de prevenir os oito passageiros que iam, de que saíssem, porque o cabo partira; o que elles fizeram prudentemente pondo-se em fuga pela calçada abaixo, no que salvaram a vida — e diremos porque.

No carro da parte superior não foram tão felizes. Quebrado o cabo, o carro tomou grande velocidade, o freio automático, que devia fazer parar a roda engrenada na cremalheira, não funcionou, o guarda-freio perdeu a coragem para apertar o freio manual, e só teve em vista abandonar o carro e dentro d'ele os tres passageiros.

Resultou que o veículo veiu calçada abaixo com tal força, que levou deante de si o outro até á rua de Santo Antão, destruindo-lhe todo o lado esquerdo, e, logo que d'ele se livrou, atirando-o para o lado, continuou a carreira pelo largo, em mais de 20 metros, até que, á força de quebrar candieiros de gaz, arvores, um kiosque de bebidas e um urinol de ferro, estacou tombando sobre o passeio.

E os passageiros? É quanto pode ser pasmoso que as tres pessoas que vinham no carro ainda estivessem com vida e mais se pasma ainda de que apenas soffressem pequenas contusões e arranhaduras!

Como isso sucedeu, não o sabemos; como aquellas tres pessoas resistiram aos solavancos, aos saltos vertiginosos que o carro deu, aos embates violentíssimos, contra o outro carro, contra o candieiro da iluminação, que ficou em bordados; arrazando o kiosque de bebidas, que ficou reduzido a fragmentos de taboas do tamanho de palmo; cortando junto á terra as arvores já annosas do largo da Annunciada; derrubando o urinol de ferro e cahindo tombado sobre elle; quebrando-se vidraças e o proprio leito do carro, por onde os passageiros foram tirados, nada ha que o explique senão uma protecção providencial a mais extraordinaria.

E esta protecção, no caso presente, estendeu-se não só aos passageiros — pelo que muito os felicitamos — como á companhia e á camara municipal, que ficariam com a responsabilidade das mortes, se mortes houvesse, como seria natural.

Assim, com a proverbial brandura dos nossos costumes, o facto vai passando ao esquecimento e em breve ninguem mais se lembrará d'ele senão os accionistas da companhia, que terão que pagar os enormes prejuízos soffridos, e os tres passageiros milagrosamente salvos, que esses, estamos certos, nunca mais em sua vida tomarão um ascensor, muito partidários como ficaram dos quo sobem a 2.ª plataforma da torre Eiffel... pela escada.

Tambem os passageiros do carro inferior se salvaram,

por um feliz acaso, de ficarem esmagados sob os carros, porque não só rapidamente correram pela calçada abaixo, como não pararam nas proximidades da embocadura d'essa rua.

No dia seguinte, a camara municipal e a direcção da companhia foram ao local do sinistro ás 3 horas da tarde examinar os estragos e averiguar as causas do incidente. Dir se-ha que não houve pressa, deixando para as 3 da tarde esse exame, que estava naturalmente indicado dever fazer-se logo de manhã; mas nós somos de parecer contrario; acham-lo tão desnecessário que a qualquer hora e em qualquer dia sempre seria tempo perdido.

O que precisavam a nossa cuidadosa camara e a companhia? Saber que a linha estava pôdre? que era um escândalo consentir a circulação dos carros sobre carris velhos e deslocados, sustidos por travessas de madeira corróida por onze invernos, escorados com sarrafos de pinho contra os muros lateraes? Lá estavam os relatórios da repartição technica da camara a dizer-lh'o de ha muito, e para mais lá estava bem visivel o facto ha muitos mezes, não iludindo pessoa alguma.

Não passa por alli nunca um camarista que tenha consciencia de cumprir o seu dever?

Passam, mas a incuria, a incompetencia de muitos, o espirito accommodatico de alguns, a indolencia de todos, formam esse conjunto de edis, que fazem da nossa capital exemplo lamentavel entre todas as capitais do mundo civilizado.

E a companhia? nos dirão aquelles que a tornam directamente responsavel pelos desastres que os seus carros occasionam.

A companhia vive n'um paiz em que não ha fiscalização senão para que pelas alfandegas não entrem tres phosphoros dentro de uma caixa, e para que qualquer desgraçado que aluga uma baiuca a 800 réis por mez, não ponha menos de 200 réis de sello no pequeno aviso que affixa na porta.

Abusa na economia dos seus gastos, porque a deixam abusar; desleixa-se na disciplina do seu serviço porque respira o ar de abandono que alimenta todos os dirigentes do nosso paiz.

Da indisciplina, falámos! É pasmoso como ella lavra em todo o serviço da nossa viação publica!

Nem na mais soez aldeia se vê o que se vê aqui! Exemplos:

A camara publicou ha mais de um anno uma postura para que os cocheiros de trens de praça fôssem obrigados a um determinado modelo de *toilette*.

Os protestos choveram logo sobre ella, como se, em tres mezes de prazo que havia para a postura ser posta em execução, não houvesse tempo para cada cocheiro mandar fazer o fato.

A camara apressou-se a addiar o prazo fatal, e de addiamento em addiamento ahi temos — uma vergonha — os veículos conduzidos por figurões de chapéu redondo, gravata encarnada, jaqueta e cinta, dando uma nota pelintra, nas nossas avenidas.

Compare-se isso com o procedimento da camara de Londres, que não consente a entrada no Hyde Park nem sequer a trens de praça, embora os cocheiros e os carros vão primorosamente apresentaveis.

E a nossa Avenida da Liberdade, muitissimo menos vasta do que o notavel peseio londrino, não é, todavia, menos bonita.

Dos carros de carreira, tirados os das companhias Carris e Lusitana, não ha que falar. Carros, conductores, cocheiros, gado, tudo anda sujo, indecente, cahindo aos bordados!

Nos tremvias, os conductores conservam-se quasi sempre no interior dos carros de maneira que o publico tem.

que correr atraç d'estes, porque raro é que o conductor dê atenção.

Nos ascensores, o cobrador conversa continuamente com o guarda-freio, resultando que este vae distraido no *cavaco*, sem prestar atenção a evitar qualquer atropelamento.

Quanto a atenções com o publico, é uma desgraça.

Em toda a parte o pagamento dos lugares é pedido por favor.

O *s'il vous plaît*, em França, o *if you please*, em Inglaterra, o *gefällig*, na Alemanha, o *gracie*, em Italia, precedem sempre o pedido do dinheiro. Aqui, *favor* ou *obsequio* são palavras excluidas do vocabulário d'esses empregados, que tem que lidar com o publico, mesmo de classes superiores.

É a culpa d'elles, por não saberem tratar? Não; é de quem os dirige, que facilmente poderia, ao nomeal-los para o serviço, impôr-lhes aprenderem um pouco de civilidade.

Mas se tudo anda assim!...

### Congresso da Imprensa

Está já formada a comissão executiva portugueza que tem que organizar os trabalhos da próxima sessão que deve realizar em Lisboa em maio do proximo anno, e eleitas as diferentes secções, que ficaram assim constituídas:

*Expediente* — A mesa da comissão, composta dos srs.: Rodrigues da Costa, Jayme Victor, Silva Pereira, Mariano Pina e Oliveira Ramos.

*Bibliographia* — Os srs.: Brito Aranha, Heliodoro Salgado e Silva Pereira.

*Informação* — Os srs.: Mendonça e Costa, Alberto Bessa e Eduardo Coelho.

*Recepção e hospitalidade* — Os srs. Custodio de Borja, Consiglieri Pedroso, Silva Graça, Gomes da Silva, e dr. Alfredo da Cunha.

*Excursões e espectaculos* — Os srs. conselheiro Pereira Carrilho, Raphael Bordallo Pinheiro, Carlos de Moura Cabral, Lorjó Tavares e Mendonça e Costa.

Este número foi visado pela Comissão de Censura

## Imprensa

PEDRO CORREIA MARQUES

O ilustre jornalista Pedro Correia Marques assumiu a direcção do diário *A Voz*. Os seus muitos amigos e admiradores e todos os seus camaradas de Imprensa, num gesto espontâneo de solidariedade e de vida estima, levaram-lhe pessoalmente, por esse facto, na tarde de sábado, 6 do corrente, o seu comovido abraço e muitos ramos de flores. Foi um dia de festa para a redacção de *A Voz*, pois todos quantos trabalham naquela casa formam uma família. Correia Marques, pelo número e qualidade das pessoas que foram cumprimentá-lo e abraçá-lo e levar-lhe palavras de admiração, amizade e de aplauso pela sua grande obra jornalística, deve sentir-se satisfeito. As compensações morais, para quem trabalha exclusivamente por amor a uma causa, valem mais, valeram sempre muito mais que os prémios materiais.

A Correia Marques, mais uma vez, o nosso abraço de boa e velha camaradagem.

## ESPECTACULOS

### CARTAZ DA SEMANA

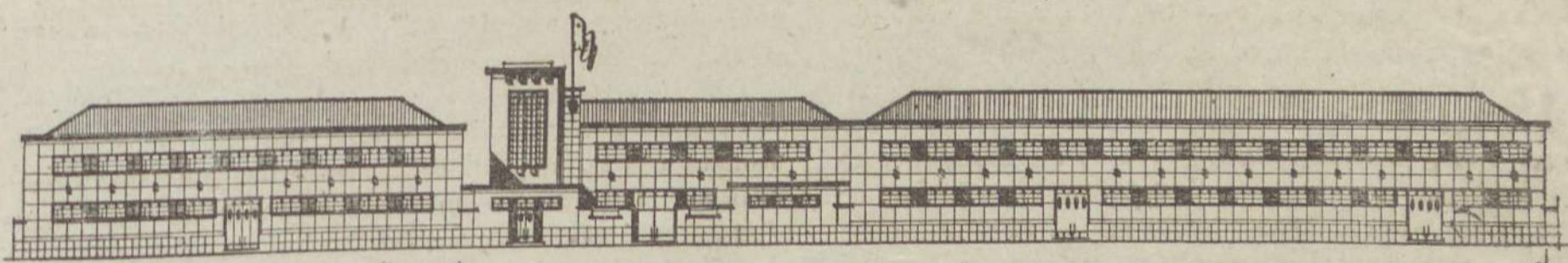
#### CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — «Companhia de Circo».  
OLIMPIA — Às 15 e 21 — «A maldição da múmia».  
EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «Aguia Negra».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

## FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉCTRICOS DIOGO D'ÁVILA, L.<sup>DA</sup>



Contribuiu durante a última Guerra para a conclusão de obras do maior interesse nacional

**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.<sup>o</sup>

Telefone 4 2839 P. B. X.

LISBOA



FÁBRICA (Sede)

R. Sacadura Cabral, 26

Telefone Algés 296 P. B. X.

DA FUNDO

## Viagens e Transportes

### Combóios especiais

Sendo de prever grande afluência de passageiros nos combóios, por ocasião das Festas do Natal, a C. P. estudou a circulação de combóios especiais para o período que vai de 18 a 23 do corrente. Nesse horário prevê-se a circulação de combóios directos para a Beira Alta, Leste e Beira Baixa, o que muito facilitará a deslocação de pessoas que vão passar o Natal à província. Com o fim de descongestionar a estação do Rossio, alguns dos combóios projectados partirão de Santa Apolónia.

## Os nossos mortos

### Cônego Fernando Pais de Figueiredo

Faleceu no dia 4 deste mês Monsenhor Cônego Pais de Figueiredo, director do diário católico *Novidades*.

Foi uma figura austera de sacerdote e como jornalista um lutador admirável. O jornal que dirigiu com talento e dignidade prestigiou-o e prestigiou a Imprensa e a Nação. *Novidades*, na verdade, ocupa na vida portuguesa um alto e honroso posto.

É com respeito que nos inclinamos perante a sua memória. À ilustre redacção de *Novidades* apresentamos a expressão do nosso profundo pesar.

## Recortes sem Comentários

### Velocidades

Queixaram-se-nos das correrias loucas de certos motociclistas, incluindo os das camionetas de carga.

Não é maldade; deve ser inconsciência.

Trata-se de pessoas que não tomara n'ainda o peso à vida, e pensam por isso que um seguro é passaporte para todas as tolices e remédio para todos os dissabores e tornos que possam causar a outrem. Não sabem que uma dor, uma fractura, uma vida não se pagam com dinheiro!

Afinal, sendo homens crescidos, sentem e raciocinam como crianças. Não andam longe daquele petiz que há dias, na volta do cinema, onde foi apreciar aquela boa fita sobre S. Francisco, que a Reitoria do nosso Liceu fez passar para os rapazes, respondia, a quem lhe perguntou do que mais gostara: — Do que mais gostei foi da bulha!...

A sua inexperiência não lhe dava para mais. E' a visão deformada e caricatural da vida, que é insensibilidade e inconsciência nos adultos.

(De *A Reconquista*)

### Esperteza saloia...

Certo dia estava encostado à grade do rio Mondego, no Largo da Portagem, em Coimbra, a contemplar o já importante bairro de Santa Clara, quando se abeira de mim um sujeito, tipo saloio, com fato dominguero, e numa linguagem abrasileirada, caipira, pergunta me:

— O sinhô mi diz qui cásarão é áquele qui está lá em cima?

Fixei-o um tanto desconfiado, mas respondi-lhe:

— E' um antigo convento onde repousa a Rainha Santa Isabel e está instalado um quartel militar.

— Ah!... sim... E aquela grande bola lá mais em cima?

Respondi:

— E' um depósito aéreo da água que abastece o bairro.

E a seguir perguntei-lhe:

— Então o senhor chegou há pouco do Brasil e é de longe daqui?

Respondeu:

— Não... Nunca sài di Portugal e sou daqui bem perto.

— Mas então...

— E' qui estou pára embárcá pára o Rio di Jàneiro e porém já ando praticando...

VASCO VISEU

(Do *Notícias de Penacova*)

### O fascismo na ordem do dia...

O partido fascista inglês, chefiado por Sir Oswald Morly, toma todos os dias proporções crescentes. Num dos últimos domingos, reuniram-se em Londres mais de 4.000 elementos daquele partido. A Comissão Central das Trade Unions e os sindicatos britânicos, alarmados com o facto, mostraram ao governo as suas apreensões e receios dos resultados que aquele partido possa vir a produzir, na vida política da Nação. Na verdade, as actividades fascistas crescem em

Quereis dinheiro?  
JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

várias cidades de Inglaterra e é possível que continuem a crescer.

O fascismo nasceu na Itália, em reacção aos abusos e desordens praticados pelos comunistas. A Inglaterra encontra-se batida politicamente por duas correntes: o trabalhismo de Atlee e o democratismo de Churchill.

Um concede demasiado á autoridade, outro transige em excesso com a liberdade. O que a Inglaterra precisa é, como todos os povos, um regime de autoridade, que assegure a legítima liberdade e ponha acima dos interesses dos partidos os direitos da Nação.

Agora, a todos os regimes de ordem, que contrariam os excessos do socialismo chamam-lhes fascistas. É a melhor homenagem que podem prestar ao facismo, que também na Itália viu crescer os seus adeptos, enquanto os católicos não fizeram frente aos comunistas.

(De *A Guarda*)

### General, trága-me o chá!

O sr. Byrnes conta nos seus «Remembers» que ficou um dia surpreendido quando Staline ordenou a um general russo que lhe trouxesse uma chávena de chá. Solícito o general obedeceu. Byrnes comenta que qualquer galucho americano daria o que lhe pedissem para presenciar este espectáculo. Não vemos porquê.

Generalíssimo é o superlativo de general e quando se comprehende a disciplina, generalíssimo manda e general obedece. Depois é prudente tomar precauções e isto é o que o sr. Byrnes finge ignorar.

(De *A Voz de Portalegre*)

### Recusa-se a casar

Queixou-se à P. S. P. José Firmino da Costa, natural da povoação de Tondelinha, freguesia de Orgens, contra Maria Violante de Oliveira, da mesma povoação, a quem acusa de se recusar a casar com o queixoso, faltando assim à promessa feita.

O José Firmino da Costa queixa-se ainda de que a Violante se recusa a devolver-lhe vários objectos que lhe confiou.

(De *Política Nova*)

### Crocodilos hipnotizados

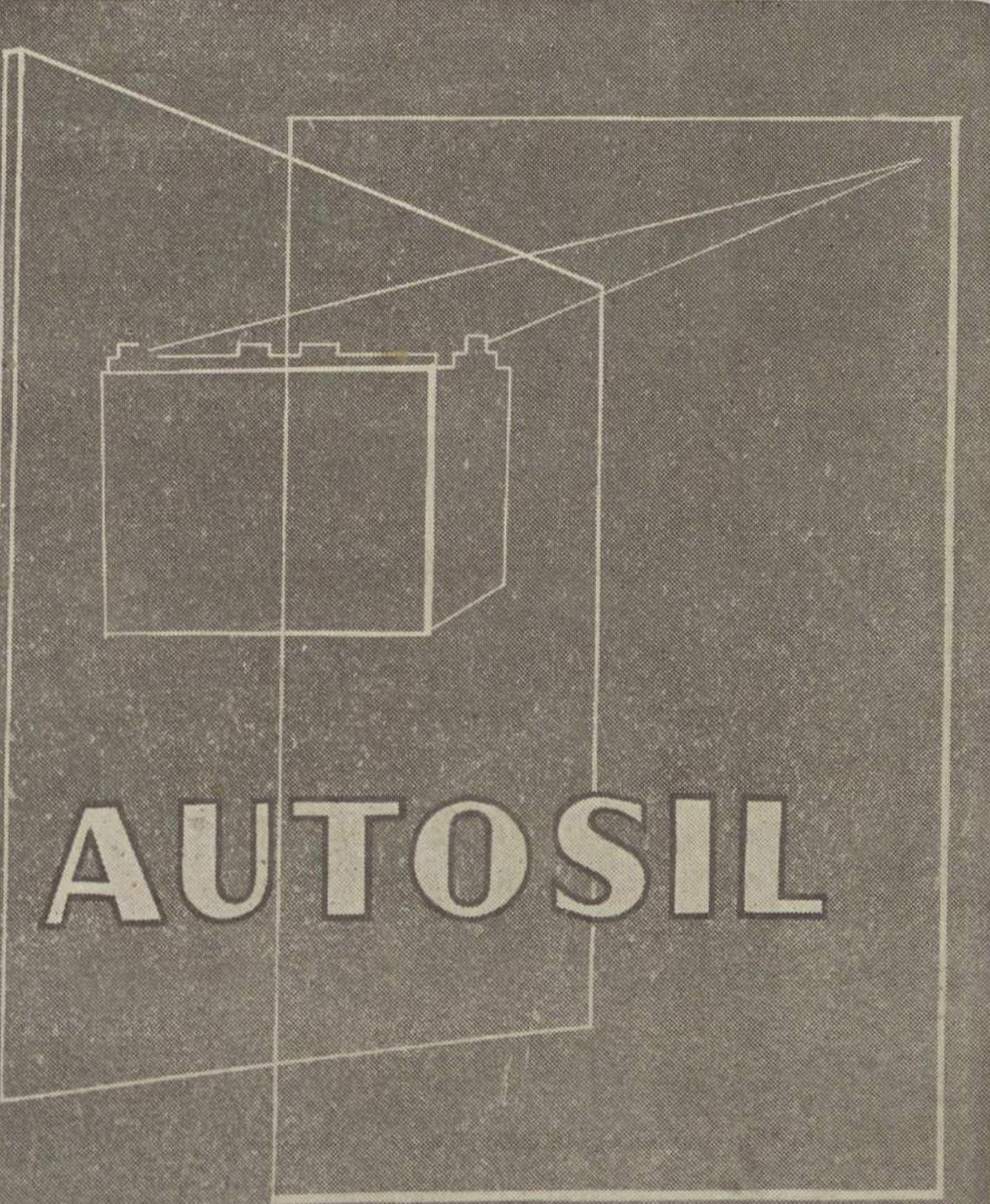
A ilha onde existem mais crocodilos é a de Matajó, junto à embocadura do Amazonas. São crocodilos gigantes, os mais temíveis ladrões de gado.

Os indígenas caçam-nos a laço, como fazem os «cow-boys» do Texas. Isso é para eles uma paixão, um entretenimento, embora não deixe de representar perigo. Depois de laçados na orla da praia, matam então os terríveis lagartos.

Recentemente apareceu na Flórida um domador que está fazendo grande sucesso. Hipnotiza os crocodilos com a maior facilidade e depois luta com eles sem receio algum, educando-os a seu modo.

(Da *Democracia do Sul*)

## Acumuladores de chumbo



UM PRODUTO NACIONAL  
MELHOR QUE O ESTRANGEIRO

A. A. SILVA

AVENIDA 24 DE JULHO, 26-B — 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 proteção eficaz e duradoura.

Não é afectada pelo ar do mar e é de

Agentes gerais: **Company, Limited**  
ANTICORROSIVE PAINTS

**D. A. KNUDSEN & C.º, Limitada**  
TELEFONE: 22787-22790 TELEGRAMAS: KNUDSEN  
Cais do Sodré, 8, 2.º — LISBOA



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

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

# 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

CIMENTO "LIZ"  
HIDROFOCADO "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



Vai viajar?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

«A Nova Loja  
dos Candeeiros»

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

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

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

## SAPATARIA



RUA DO AMPARO  
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA  
TEL. 28000