

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

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

Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194

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

1498



16 — MAIO — 1950



ANO LXIII

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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
ALVARO PORTELA

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.^a 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 GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÊS
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS

COLABORADOR ARTISTICO :

STUART DE CARVALHAIS



S U M A R I O

Caminhos de Ferro da Nova Zelândia, por <i>CARLOS BIVAR</i>	123
Comandante Alvaro de Melo Machado	124
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional	125
Há 50 anos	126
Horários da C. P.	126
O betão armado celebra o seu centenário, por <i>B. CHAM- PIGNEULLE</i>	127
Pelo mundo fora..., por <i>JORGE RAMOS</i>	128
Recortes sem comentários	129
Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro	130
Publicações recebidas.	132
Parte Oficial.	133
História da Insua, pelo <i>Dr. BUSQUETS DE AGUILAR</i>	135

Caminhos de Ferro

da Nova Zelândia

P o r C A R L O S B I V A R

A Nova Zelândia, situada entre 34°,30 e 47°,10, no Oceano Pacífico, foi descoberta durante o final do ano de 1642 por um europeu, que navegando por aquelas águas aportou à terra cujo nome, Tasmânia, deriva do seu apelido Tasman. Mais tarde o capitão Cook, no século XVIII, explorou os territórios daquela parte do mundo dando o seu nome ao estreito que separa as duas ilhas neozelandesas. Invasida por gentes sem cultura e sem aptidões colonizadoras os aborígenes pediram auxílio aos britânicos que lá estabeleceram um governo regular civilizado assinando-se em 1840 o tratado que ficou conhecido pelo de Waitangi, com os chefes locais, maoris, de raça polinesiana, representados apenas por umas centenas de milhar, gente que pouco deu que fazer aos novos governantes em virtude da sua assimilação à nova ordem de coisas implantada nos seus territórios.

Logo no início da colonização, em 1825, se verificou uma particular adaptação de grande parte do solo à indústria pastoril que bem depressa tomou largo incremento, principalmente, em lanígeros que, na hora presente, atinge trinta e três milhões de cabeças; bovinos 4.627.000, cavalos 300.000 e suíno 601.487.

A produção procedente da criação de ovinos atinge mais de seis milhões de arrobas de lã. É bem conhecido, em certos meios da Oceania, o episódio da grande

propagação dos coelhos para o que houve de se promulgar legislação especial restrictiva, visto que a perseguição não evitava o desbaste que produziam, em certas culturas, nem ao seu consumo interno o que sugeriu a alguns mais práticos a ideia de os aproveitar, industrialmente, na pelaria, acabando, por fim, por os exportar em latas de conserva, produto que, em tempo, foi, parece, bem acolhido pelas cidades mais populosas da África do Sul.

Usando da frase consagrada, a Nova Zelândia brilha como uma das mais valiosas jóias da coroa britânica, devendo notar-se que a sua balança comercial atingiu, em 1945, setenta milhões de esterlino neozelandês, 70,7 na importação e 93,4 na exportação.

Mas nesta importação deve incluir-se não só os produtos da indústria pastoril mas também os provenientes dos numerosos recursos económicos do Domínio nas suas diferentes secções, como as dos lacteínios, queijarias, manteigas, conservas em latas, carnes congeladas, frutaria, as plantas textéis, etc. No entanto, o subsolo neozelandês é extremamente rico, abundando o carvão, o ouro, o ferro, etc..

É certo que a actividade dos colonos europeus na Nova Zelândia não é perturbada pelos rigores dos climas tropicais antes é favorecida pela similhaça ao clima europeu da Grã-Bretanha, embora mais quente, mas com a particularidade de ser

mais constante pelo que as colheitas de cereais e outras são em qualidade as mesmas da metrópole, trigo, cevada, aveia, milho e batatas.

A Nova Zelândia é responsável pelo fornecimento de determinada soma de produtos ao mercado de importação da metrópole europeia em queijaria, lactícínios, etc..

A mobilização de tropas na Austrália e o grande consumo dos produtos de certas indústrias para o respectivo abastecimento obrigou a colónia a um esforço extraordinário para satisfazer as requisições dos diferentes postos da mobilização inesperada.

* * *

O Domínio da Nova Zelândia consiste numa série de ilhas situadas ao sul do Pacífico, contornando três ilhas principais:

As ilhas que formam o Domínio são as seguintes: Ilha do Norte e ilhotas, Ilha do Sul e ilhotas, Ilhas Stewart e ilhotas, Ilhas Chatam, Ilhas Auckland, Champbell, Antipodas, Bounty, Snares, Ilhas dos três reis, Kermadec, Cook, Ilhas anexadas em 1901, Tokelau, Samoa Ocidental. A estatístico atribui à Nova Zelândia e dependências uma população de 1.722 050. Os indígenas, maoris, estão reduzidos a 84.474. A população consta de europeus, maoris, mestiços, chineses, etc..

Quem se der à tarefa de estudar este Domínio com certa atenção encontra, além de outros, o caso curioso de um certo número das ilhas anexadas não conterem po-

pulação, ou tão diminuta que o censo de 1936 menciona na Sunday Island apenas duas pessoas empregadas no cultivo da terra! O território do Mandato da Samôa Ocidental contém uma população de 69.532 habitantes dos quais 376 europeus; pertencendo o restante território aos Estados Unidos da América, dedicando-se ao comércio de exportação de copra, bananas, etc..

A Samôa Ocidental é constituída por duas das maiores ilhas do arquipélago, Savaii e Upolu, capital, Apia, com 1.400 habitantes.

A população total da Samoa Britânica é de 69.532 sendo 376 de raça branca, 5.000 mestiços e uns trezentos chineses compreendendo o seu tráfico comercial, cacau, bananas, borracha, etc.. Na Nova Zelândia, os europeus estão em grande maioria da população orçando em 1.700 e tantos mil. A capital é a cidade de Wellington com uns 200 mil habitantes. Um governador representa o soberano britânico e um Conselho Legislativo composto de 40 membros e uma Câmara de Representantes formada por 80 membros, 4 dos quais são indígenas, maoris, eleitos por 3 anos.

Os Caminhos de Ferro servem a Nova Zelândia numa quilometragem de 5.660 de linhas pertencentes ao Estado, ficando uns trezentos e tantos quilómetros para a exploração particular, em conjunção com um bem delineado serviço motorizado.

COMANDANTE ÁLVARO DE MELO MACHADO

Por se terem completado 25 anos sobre a sua nomeação para Administrador-Delegado da Companhia de Caminho de Ferro de Benguela, os corpos gerentes desta empresa, acompanhados pelo pessoal dos escritórios da sede em Lisboa e dum representante do pessoal em África, prestaram justa homenagem ao sr. comandante Álvaro de Melo Machado, tendo falado em primeiro lugar o sr. dr. Alexandre Pinto Basto, presidente do Conselho de Administração. Ao fazer o elogio do homenageado, referiu-se às suas excepcionais qualidades de carácter e inteligência, afirmando, em seguida, que ao seu trabalho muito deve o Caminho de Ferro de Benguela.

O sr. tenente-coronel Caria, comissário do Go-

verno junto da Companhia, associou-se em seu nome e em nome dos administradores às saudações do sr. dr. Alexandre Pinto Basto, dizendo ter sido especialmente encarregado pelo srs. Ministro das Colónias e do Subsecretário das Colónias, de apresentar felicitações ao sr. comandante Machado pelo aniversário da sua nomeação.

Muito sensibilizado, o sr. comandante Machado agradeceu aquela homenagem, dizendo que, naquela Companhia, só cumprira o seu dever.

Em seguida, o sr. dr. Alexandre Pinto Basto fez a entrega ao homenageado duma linda taça de prata, oferta da Companhia, para comemoração de um quarto de século de relevantes serviços prestados ao Caminho de Ferro de Benguela.

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

Revista Ferroviária do Brasil

São dezenas de revistas de caminho de ferro que se publicam, em todos os países do globo.

Cabe-nos, porém, distinguir no que respeita ao tratamento de questões económicas a *Revista Ferroviária* brasileira. Num momento, em que os caminhos de ferro de todo o mundo se debatem numa crise aflitiva, cujos motivos são os mais disparos, é interessante ver que uma publicação reuniu no seu corpo redactorial alguns nomes, cuja competência técnica os autoriza a notáveis estudos, como os que vemos constantemente versados na sua brilhante secção «Conferências, estudos e projectos». Muitos desses estudos têm sido recortados para esta secção da *Gazeta*. To-lavia, não queremos deixar de nos referir aos artigos «Evolução administrativa das estradas de ferro brasileiras», pelo engenheiro sr. Jorge Leal Burlamaqui; «Situação do Brasil na produção Mundial do Minério de Ferro», pelo engenheiro, sr. Dermeval José Pimenta; «A Leopoldina Railway e a tracção Diesel-Eléctrica», pelo engenheiro, sr. P. A. Martins Costa; «O apregoado anacronismo das ferrovias», pelo engenheiro, sr. Artur Castilho, todos constituindo momentosas lições sobre a técnica e a política ferroviária do nosso tempo.

Traçado das linhas da «Leopoldina Railway»

Extraímos da *Revista Brasileira* um curioso relatório sobre o estado dos caminhos de ferro do Brasil, escrito pelo engenheiro, sr. A. R. Martins Costa. «Examinemos pormenorizadamente as condições de funcionamento da rede da Leopoldina Railway.

Para efeito do tráfego iremos considerar primeiramente as três linhas principais:

1.^a) A linha de Barão de Mauá à Vitória, com 638 quilómetros, também denominada linha do litoral por correr próxima à costa.

2.^a) A linha de Barão de Mauá a Caratinga, com 628 quilómetros.

3.^a) A linha de Barão de Mauá a Manhuassis com 574 quilómetros.

A linha para Vitória corre em grande extensão pela região da «Baixada» do Estado do Rio de

Janeiro, tem, porém, um trecho montanhoso entre Cachoeira de Itapemirim e Vitória, pois atinge até a altitude de 783 metros, existindo secções com rampas de 2,5% até 3%, entre as estações de Soturno e Domingos Martins, e curvas de raio mínimo de 88 metros. É este o pior trecho deste traçado e que prejudica toda a linha principal.

A linha para Caratinga, tendo de galgar a Serra do Mar, empregou uma linha de cremalheira, sistema Riggensbache, em uma extensão de 6.470 metros entre as estações de Vila Inhomirim, no km. 49,390, até o Alto da Serra, no km. 55,476, e atingindo uma altitude de 814,75 metros e com uma rampa máxima de 19% no mesmo trecho. Essa secção reduziu quase totalmente o serviço de cargas por esta linha visto que o peso morto máximo por comboio é de 32 toneladas e por esse motivo está sendo aproveitada quase exclusivamente para o tráfego de comboios de passageiros.

Para resolver o tráfego pesado de cargas na sua linha do Centro, a Leopoldina entrou em acordo com a E. F. Central do Brasil, com o fim de aproveitar a linha de simples aderência de bitola de 1.00" desta linha, entre as estações de Triagem e Três Rios, em uma extensão de 171.957 km.. O percurso pela Central do Brasil aumenta somente de 46 quilómetros e tem alguns pequenos trechos com rampas de 3%, mas o tráfego poderá ser todo feito em linha de simples aderência, com o total de 675 quilómetros até Caratinga, evitando assim a travessia da Serra do Mar em cremalheira.

A linha terminal que tem o seu ponto terminal em Manhuassú, também apresenta um grande empecilho para os comboios pesados de carga, que é a secção da Serra de Triburgo, na qual foi adoptado o sistema Fell com carril central para a travagem, afim de galgar rampas de 9%. Essa secção tem a extensão de 12.065 metros, iniciando na estação de Boca do Mato, no km. 122,416, até à estação de Teodoro de Oliveira no km. 134,481 e existindo curvas de raio mínimo de 35 metros.

Nessa secção o peso máximo do comboio ficou limitado a 42 toneladas, de modo que o tráfego pesado de cargas é desviado para Campas, e daí seguindo para Manhuassu, passando por Murundú, Itaperuna e Poreiúncula, com uma quilómetros total de 645,430, o que representa um excesso de 71.238 km., sobre a linha passando pela Serra.»

Defeitos das linhas em referência

Essa situação foi muito bem desenvolvida pelo engenheiro, sr. Feliciano de Sousa Aguiar, na sua exposição apresentada na reunião de Directores de Caminhos de Ferro e da qual transcrevemos o seguinte trecho:

A rede assim constituída ressen-te-se de defeitos iniciais pelo agrupamento de pequenas linhas sem a necessária visão de conjunto, nem de futuro desenvolvimento, com curvas apertadas e rampas fortes nos troços principais, limitando a capacidade de traçado e consequentemente a lotação e a rapidez nos transportes; a maior parte do leito em terra, carris muito leves, variando de 20 a 42 quilos, porque de manobras inadequádas nas estações terminais e especialmente nas de entroncamento com a Central do Brasil em três Rios, Porto Novo, Juiz de Fora e Ponte Nova; a inexistência de uma oficina central e deficiência nas pequenas oficinas de reparações de pequena capacidade. O próprio material rodante de tipo variado, não podendo circular livremente em todas as suas linhas, pois os vagões de linha plana não passam na Serra de Petrópolis em cremalheira com rampa máxima de

19%, nem na Serra de Friburgo com rampa máxima de 9% e curva mínima de 35 metros de raio.»

Substituição de caminhos de ferro por estradas...

Do Relatório apresentado pela Comissão Mista Brasileira Americana de Estudos Económicos ao Sr. Ministro da Fazenda, destacamos o seguinte trecho, que está de acordo com a solução que se apresentou acima:

«Um estudo cuidadoso poderá revelar que, em muitos casos, ramais não lucrativos poderiam ser abandonados sem efeitos adversos muito pronunciados.

A experiência na maioria dos casos vem demonstrar conveniência de abandonar ramais que não produzem lucros, em favor de transportes por caminhões, utilizados pelas próprias companhias ferroviárias ou empresas de frotas comerciais.»

É interessante recordar que, sobre este momentoso assunto, se pronunciaram também em Portugal, a respeito dos nossos caminhos de ferro, os jornais *Diário de Coimbra* e *Volante*.

Há 50 anos

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Maio de 1900)

Estatística official dos caminhos de ferro portuguezas

Acompanha o presente numero esta estatística respectiva aos annos de 1877 a 1898 que, d'esta vez, sahio um pouco mais tarde do que era costume, em virtude da remodelação por que passaram os serviços do ministerio, sendo extinta a repartição que preparava este trabalho que hoje passou á primeira repartição.

Embora tardiamente, é útil apreciar o desenvolvimento que o anno de 1898 representou perante os seus anteriores na exploração das nossas linhas ferreas.

O numero de passageiros passou de 9.599.117 a 11.384.737 ou mais 1.785.620, isto é, quasi 20%, o que é uma proporção enorme.

A média diaria foi, pois, de 31.191 passageiros — importantissimo.

E não se diga que este augmento foi só devido aos comboios tremvias, ou de pequenas linhas suburbanas, o augmento deu-se em todas as linhas com raras excepções.

Tambem os transportes em grande velocidade subiram 18 %, o que representa um bom augmento, e as de mercadorias elevaram-se a mais 63.000 toneladas, 3,5 %.

Os productos de todas as linhas passaram, assim, de 6.902 a 7.264 contos: augmento de 362 contos devido a 188 contos em passageiros, 73 contos em grande velocidade e 99 contos em mercadorias.

O thesouro viu crescer os seus proventos, por impostos do transito e sello, de 341 a 358, 17 contos que lhe representam 5 % d'augmento.

As despesas d'exploração elevaram-se de 3.009 contos a 3.206, dando em resultado que o coefficiente de exploração se manteve, no total das linhas, o mesmo.

A média do rendimento kilometrico	
bruto sahio a	2:787\$356
deduzindo as despesas	1:357\$282
ficou liquido	1:430\$074

O thesouro dispendeu n'esse anno um pouco menos do que no anterior em garantias de juros, (em Torres-Figueira) sendo estas, em contos de reis, nos dois annos :

	1897	1898
Torres-Figueira	97	89
Mirandella	57	57
Vizeu	62	62
Beira Baixa	401	401
Total	617	609

Horários da C. P.

Acabam de ser distribuídos pelos agentes da C. P. os novos horários n.º 1 dos comboios e automotoras das linhas do Norte e dos comboios, automotoras e vapores das linhas do Sul.

Esses horários entraram em vigor no dia 14 do corrente.

Agradecemos os exemplares remetidos a esta redacção.

O BETÃO ARMADO CELEBRA O SEU CENTENÁRIO

Por B. CHAMPIGNEULLE

COMEMOROU-SE em França o centenário do nascimento duma técnica nova, que estava destinada a revolucionar a arquitectura. Esta homenagem teve por cenário o museu de Obras Públicas, construído pouco antes da guerra por Augusto Perret, e que é indubitavelmente a obra mestra da arquitectura em betão. Suas cúpulas, a sua rotunda, de proporções tão puras, as suas colunas que, como os troncos de palmeira, se adelgaçam até à base; seus próprios materiais, em que tão bem aproveitados estão os efeitos de rugosidade e as cores; tudo nele conta as glórias dum invento que, sendo essencialmente utilitário, é igualmente propício para ser dado ao serviço das mais nobres causas e conquistar o coração dos artistas com as suas extraordinárias possibilidades de graça e de poder.

As origens do betão armado são curiosas. Há mais ou menos cem anos, três homens, desconhecidos uns dos outros, experimentavam ao mesmo tempo obras de cimento armado. Eram três franceses. O primeiro, José Lambet, imaginou construir uma barca com esqueleto de ferro «empastado em cimento», segundo sua própria expressão. O segundo, o jardineiro José Monier, inventava uma rede de arame coberta de cimento; mais tarde patenteava o seu invento e explorava-o na Alemanha e Áustria. Por fim, Francisco Coignet, industrial, realizava em 1852 o primeiro piso de betão armado que ainda hoje existe.

É pouco provável que estes três percursores suspeitassem das profundas transformações que o seu invento introduziria na arte de construir. Com efeito, houve que esperar até ao fim do século XIX para que o beton armado fôsse explorado de forma verdadeiramente industrial por técnicos cheios de ciência e audácia, entre os quais se destaca Francisco Hennebique. Na Exposição de 1900 viram-se pavilhões de betão armado, cuja estética era geralmente deplorável, mas que demonstravam que França, berço dessa descoberta, não queria ser a última a utilizá-la.

Mas o desmoronamento duma ponte, que causou graves acidentes, nesta mesma Exposição, pôs em certo descrédito o novo material.

A primeira casa parisiense de betão armado, construída em 1896, copiava o estilo dos tempos

de Hausman. Foi a época em que muitas igrejas se cobriram de adornos sobrepostos em falso gótico. Mas a primeira casa, cuja forma se deduz verdadeiramente das características da matéria empregada, foi construída em 1903, na rua Franklin, pelos irmãos A. e G. Perret. Três anos mais tarde, estes mesmos architectos construíram a garagem de betão e vitrais da rua Pouthieu, cuja morfologia constitui ainda hoje um modelo.

Apesar destas tentativas, a estética do betão armado começava a tomar formas; não assim as suas aplicações, cujas regras foram projectadas logo pelos engenheiros desejosos de utilizá-los em obras de crescente audácia e amplitude. As teorias e experiências de Rabut e Considère demonstravam toda a solidez e elasticidade que podia alcançar.

Então, começaram as construções de pontes gigantescas, cujas arcos duma elegante esbelteza se lançavam por cima de vales e rios e transformavam a paisagem, e de edifícios utilitários, como silos, moinhos, fábricas.

A primeira grande arquitectura, ao mesmo tempo prática e sumptuosa, muito antes de Le Corbusier ter vulgarizado no mundo a nova «estética do cimento», data de 1912. É o teatro dos Campos Elísios, de Augusto Perret, muito avançado para a sua época e no qual colaboraram os mais eminentes artistas. Convém citar igualmente o estádio de Lyon, de Tony Garnier, que também fora um verdadeiro precursor.

Um pouco mais tarde Perret construíu a Igreja de Raincy, segundo fórmulas novas que já mais foram igualladas em arquitectura religiosa moderna.

Quem condenar a pedra, o ladrilho ou outros materiais que continuam a ter as suas aplicações na arquitectura de hoje, não é menos certo que esta foi completamente transformada pelo betão armado. Uma multidão de exemplos demonstra que esta técnica permite associar a utilidade com a beleza. Assim a cidade do Havre, que utiliza amplamente o betão armado na sua reconstrução, está realizando conjuntos urbanos harmoniosos, que em sua concepção moderna e seu carácter tradicional possuem todas as qualidades da arquitectura clássica.

(Tradução da revista *Ferrocarriles y Tranvias*)

Pelo mundo fora . . .

P o r J O R G E R A M O S

Antologia

Tome o avião de transporte entre Paris e Londres. Compre os bilhetes e voe para Londres, se tiver o tempo livre e algum dinheiro na algibeira. Mas faça essa viagem apenas como quem dá um passeio a cavalo pelo Park. Se o faz com outro fim ou debaixo de um ponto de vista prático, como, por exemplo, o de ganhar tempo, sofre uma ilusão supondo que a viagem lhe demora apenas duas horas. Viaja, primeiro, durante uma hora, dentro de autocarro por estradas mal pavimentadas através de subúrbios horríveis e campos monotonos, até chegar ao Bouget.

Voa depois durante duas horas. E em vez de se dirigir para Londres, aterriza em Croydon, onde o espera uma nova hora de automóvel até à capital inglesa. Quer dizer: passou tanto tempo de automóvel como de avião. No conjunto da viagem gastam-se quatro horas e meia.

Para quê tanta azáfama? Pelo mesmo preço, poderia tomar um comboio no coração de Paris e chegar ao coração de Londres seis horas depois. (William Seabrook in «Air Adventure» 1938).

Folclore

É pouco conhecida entre nós uma canção típica do Oeste americano: *She'll Be Comin' Round the Mountain*. É a canção dos ferroviários. Vem citada no livro de Margaret Bradford, «*Fireside Book of Folk Songs*». Por ocasião da inauguração do comboio aréreo do Vesúvio, em 1880, esteve em grande voga a canção *Funiculi-Funiculá*.

Para a história dos caminhos de ferro

Entre os mais curiosos acidentes da história ferroviária do mundo, conta-se o misterioso desaparecimento do vagão-frigorífico do centro do comboio de mercadorias que, em 1898, fazia o rotineiro percurso de 25 milhões através do Estado de Pensilvânia nos Estados Unidos. Até o vagão ser encontrado algumas semanas depois, escondido entre árvores, numa quinta à beira da estrada, ninguém podia imaginar o que acontecera e sobre o acontecimento circulavam as mais fantásticas histórias. Aconteceu que, ao fazer o comboio fechada curva o vagão frigorífico soltou-se nas duas extremidades e descarrilou.

Como havia pronunciado declive no local, a parte trazeira do comboio continuou a deslizar até alcançar a dianteira, onde se engatou automaticamente. A curiosa ocorrência ficou conhecida pelo «Caso do Vagão Fantástico».

Revista da imprensa

Dois camponeses duma aldeia do Carcassone conversavam. — Teu primo Quédissau gostou de Paris?

— Não gostou muito, não, porque teve pouca sorte. Imagina que ele precisava de dinheiro e tentou vender o relógio da Estação a certo camarada. Mas com tanto azar que o

homem era o dono do relógio e o Quédissae teve que lhe pagar mil francos para que ele desistisse de se queixar à polícia.

(Do *Jornal de Montreux*)

Em Baacklin o marinheiro Vorscham deitou-se entre os rails duma linha do comboio subterrâneo que liga aquela cidade a Nova York e dormiu tranquilamente enquanto os comboios passavam por cima dele com o ruído dum trovão. Descoberto, despertado, retirado daquele perigoso leito verificou-se que estava assombrosamente ileso, e mais espantosamente... que não estava embriagado como era de supor. (da *Revue Hotel* — Lausane)

Começaram a funcionar nos Estados Unidos comboios aerodinâmicos de dois andares. Duas escadas laterais conduzem ao primeiro andar, e uma escada central ao andar seguinte. Cada lugar tem um sistema especial de luz para leitura. (de *La Patria* de Tima)

Nos caminhos de ferro da Pensilvânia, e com o fim de evitar discussões entre os passageiros e os agentes das companhias ferroviárias, pôs-se junto das bilheteiras uma travessa por baixo da qual se fazem passar as crianças quando vão com elas adquirir os bilhetes. Só as que não chegam a 72 centímetros de altura podem pagar os bilhetes a meio preço. (de *El Diario de Havana* — Cuba)

O rápido Nova-York-S. Francisco da Califórnia, além dos vagons-cama e dos vagons-restaurant possui uma piscina com 22 metros de comprimento, três e cinquenta de largo e dois de profundidade. Numa das últimas viagens, enquanto o expresso rolava velozmente, um dos banhistas ficou a debater-se na água depois que os outros banhistas se retiraram e afogou-se antes de receber qualquer socorro. Deve ser a primeira vez que um homem se afoga num comboio. (do *Presses Actualités* — Paris).

À maneira como os vagons que circulam na linha S. Francisco-Nova-York, os comboios noruegueses começaram a ser providos de salões de cabeleireiro, cinemas, engraxadores eléctricos e salas de jogo. (de *La Esfera* — Porto Rico).

Apesar de haver na América Latina mais de 70 milhões de automóveis, os caminhos de ferro ampliam constantemente a sua rede. Inaugurou-se há pouco uma linha que se estende de Nuevo Laredo (México) à cidade de Panamá, atravessando Guatemala, Salvador, Honduras, Managua e Costa Rica. Esta linha ferroviária vem encontrar-se com a que corre pelo istmo de Darien à cidade colombiana de Medellín, e desce pelo litoral chileno até ao Rio de Janeiro — enormíssima serpente que passa por Quito e Lima, segue a Valparaíso, dobra para leste cruzando os Andes, até Buenos Aires, depois a Montevideu, e pela costa oriental chega finalmente à capital brasileira. (do diário *La Noche* — Coruña).

Recortes sem comentários

O monumento a D. Nun'Alvares Pereira Depoimento do General Raúl Esteves

Devo confessar que, no primeiro momento, não julguei dever emitir tal opinião.

Na verdade, eu pertenço ainda ao tão caluniado século XIX, e, pela educação que recebi numa velha família de militares e nos cursos que então frequentei, formou-se no meu espírito um entranhado culto pela minha Pátria, o qual não se coaduna com a maneira tão singular como hoje se encaram os grandes vultos da nossa gloriosa História.

Assim, eu tenho visto que a apreciação desses vultos está sendo feita ao sabor das paixões e dos interesses dos vários partidos e seitas que infelizmente dividem hoje a família portuguesa, e não é raro ver, por palavras, por escritos, e até pelas emissões da rádio, procurar-se amesquinhar tantos ilustres portugueses a quem a Pátria bastante deve, e, em contraposição, elevar e glorificar outros que deixaram na nossa História uma lamentável recordação.

Mas, enfim, obedecendo ainda ao princípio militar da boa camaradagem, e ao dever que incumbe aos velhos de não recusarem o seu concurso ao novos bem intencionados, eu vou dizer, em breves palavras, a minha sincera opinião sobre a projectada homenagem.

Em primeiro lugar, e sem diminuir em nada o meu justo preito ao valoroso Condestável, que considero um dos maiores chefes militares que temos possuído, eu entendo que, nesta minha cidade natal de Lisboa, o vulto que devia ocupar a mais dominante posição no alto do nosso Castelo, deveria ser o grande Rei fundador de Portugal, e, no entanto, por motivos que não são de certo de verdadeiro patriotismo português, deixaram-no, por muito favor, instalar-se em qualquer recanto onde a cidade que ele conquistou não pode de longe descortiná-lo.

Quanto ao Grande Condestável, concordo igualmente que lhe deve ser prestada toda a homenagem a que tem direito, e que não pode ser considerada como um exclusivo de qualquer classe ou parte da Nação, pois que ela lhe é devida por todo o Portugal.

Discute-se, ao que vejo, se a estátua projectada deve ser equestre ou pedestre, mas eu creio que esse pormenor é puramente secundário.

Na minha modesta opinião, visto que ela me é pedida, o que importa sobretudo é que a projectada estátua represente aquele grande chefe militar das nossas seculares lutas pela independência com o aspecto varonil e guerreiro que se apresenta à imaginação de todos os portugueses que têm lido imparcialmente a narrativa dos seus gloriosos feitos.

Eu sei que se pretende fazer dele um santo para a Igreja Católica, mas, sem deixar de apreciar as virtudes cristãs que o ornaram, é preciso que cada coisa ocupe o seu lugar.

Decerto que a sua grandeza como santo só lhe dará um lugar bastante subalterno na Igreja, onde muito bem ficará a sua imagem religiosa, mas a sua estátua como guerreiro arrojado tem um lugar primacial nesta morada terrena onde Ele tanto e tão esforçadamente lutou pelo nosso Portugal.

Façamos justiça ao seu espírito de indefectível guerreiro tão bem assinalado na lenda popular, que o faz dizer ao castelhano, que o interrogava sobre a sua atitude numa nova luta que houvesse, que por baixo do seu hábito monacal se conservava a armadura das batalhas, e que, nessa eventualidade, breve abandonaria o hábito para ficar só com a armadura.

Creio que esta é que é a verdadeira imagem popular que se criou do nosso Grande Condestável.

E, para terminar este assunto, permitam-me V. Ex.^{as} que lembre que uma verdadeira e legítima homenagem que se torna urgente praticar é a de dar a devida jazida aos restos de tão nobre Português, cujos ossos têm andado em constantes e irreverentes passeios nas movimentadas cerimónias em que, desde há tantos anos, são chamados a figurar.

Creio que já era tempo de lhes dar o merecido repouso, erigindo-lhes um majestoso mausoleu no mosteiro da Batalha, onde tinha, decerto, mais adequada jazida do que o Soldado Desconhecido que, por um critério de flagrante anacronismo, ali foi depositado.

Decerto que este meu arrazoado tem sido demasiado extenso, mas V. Ex.^{as} desculparão, porquanto, soldado da velha escola, eu costumo sempre dizer o que penso e por forma a completar inteiramente o meu pensamento, sem dar lugar a interpretações duvidosas.

(De Infantaria)

O oficial americano que lançou a bomba atômica sobre Hiroshima entrou num convento

O Capitão Lewis da aviação americana acaba de dar entrada num convento.

Tem uma história a profissão religiosa deste oficial. Recordam-se da bomba que caiu sobre a cidade japonesa de Hiroshima?

Entre a população de 300.000 havia uns 20.000 católicos.

Essa bomba, que matou mais de 80.000 pessoas, foi transportada por uma fortaleza voadora, pilotada pelo Capitão Roberto Lewis. Lewis levantou vôo da ilha de Guam, com a indicação de que deveria voar sempre a 5.000 metros, evitar combater com caças inimigos e destruir totalmente o aparelho e munições antes do que aterrar em solo japonês.

Após 11 horas de vôo, recebe pela T.S.F. a seguinte ordem: «Dentro de 9 minutos, sobrevoará uma cidade. Lance a bomba número um». Lewis cumpriu com exactidão a ordem recebida, mas, logo que a bomba explodiu, Lewis e a tripulação da fortaleza que ele comandava, ficaram profundamente impressionados com a infernal labareda que envolveu a cidade.

Só quando a fortaleza regressou à sua base, ao aterrar, Lewis foi informado do que se passara. O Capitão Lewis, ao saber a trágica destruição que fizera, e que fora o autor, embora involuntário, do massacre horrível de 20.000 de irmãos seus na fé, decidiu, logo, ingressar num convento onde poderá expiar por toda a vida a obra que realizou.

(De A Guarda)

Uma tragédia ferroviária

O dia 6 foi de luto para o Brasil. O rápido (pertencente à companhia inglesa Leopoldina) que liga Niterói, capital do Estado Rio de Janeiro, a Campos e Vitória, esta última capital de Espírito Santo, descarrilou, esta madrugada, cheio de passageiros, na sua maioria pessoas que partiam para férias.

O acidente deu-se quando o comboio transpunha a ponte sobre o rio Tangua, a 160 quilómetros da capital carioca, entre as estações de Tangua e Rio de Índios; a locomotiva rebentou as guardas da ponte e despenhou-se no rio e arrastou quatro carruagens, incluindo dois vagões-camas, que se afundaram rapidamente.

O trágico balanço dá os seguintes números: 120 mortos e mais de 140 feridos.

(De Gazeta de Cantanhede)

Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

O 31.º aniversário do seu regresso a Portugal foi celebrado em Setúbal

Para comemorar o 31.º aniversário do seu regresso a Portugal, os oficiais, sargentos, cabos e soldados do Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que ficou conhecido por «Sempre Fixe», reuniram-se mais uma vez, numa grande festa de confraternização, no domingo, 7 do corrente, tendo sido escolhida a cidade de Setúbal para celebrar o facto.

Como em todas as festas anteriores, o acontecimento — porque, na verdade, estas festas constituíram sempre um grande acontecimento — reuniu centenas de antigos combatentes, de vários pontos do País, e, como sempre, reinou em todos eles um enternecedor espírito de camaradagem, melhor diremos, de verdadeira amizade fraternal, em que os próprios superiores hierárquicos se sentem bem, por se saberem não apenas respeitados pelos seus subalternos, mas sinceramente estimados.

A concentração dos combatentes fez-se em Caeilhas, de onde os participantes da festa seguiram em automóvel para Setúbal, num passeio turístico, encantador, pois passaram pela Serra da Arrábida e Portinho da Arrábida, pelo Miradouro e pelo Outão.

Chegados a Setúbal, pelas 13 horas, os excursionistas, que eram aguardados pelos combatentes que vivem naquela cidade, dirigiram-se ao Monumento da Grande Guerra, em cuja base o sr. General Raúl Esteves, antigo comandante do Batalhão, depôs um lindo ramo de flores. A esta cerimónia, a que se seguiram dois minutos de silêncio, assistiram o comandante militar de Setúbal, sr. coronel Nobre, e o comandante de Infantaria 11, sr. coronel Pompeu de Sousa.

Pouco depois, realizou-se a recepção na Câmara

Municipal, onde o sr. General Raúl Esteves saudou a vereação e a população de Setúbal, tendo agradecido e saudado, por sua vez, os combatentes, o sr. dr. Miguel Bastos, ilustre presidente do Município.

Ao banquete, que se realizou, em seguida, no amplo salão do Asilo Dr. Paula Borba, presidiu o sr. General Raúl Esteves, que se encontrava ladeado pelos srs. Dr. Miguel Bastos, Governador Militar de Setúbal, Comandante do Regimento de Infantaria n.º 11, Vice-Presidente da Câmara Municipal de Setúbal, Major Pinto Teixeira, etc.

Assistiu ao banquete, como convidado, um ex-combatente de África, Caetano Maria, de 77 anos, companheiro de Mousinho e que serviu, como 2.º cabo, o Regimento de Infantaria n.º 2. Possui diversas condecorações, entre as quais o colar de Torre e Espada.

Escusado será dizer que o banquete decorreu com a alegria costumada, demais a mais tendo-se feito ouvir a excelente banda do Ateneu Ferroviário. Foram cantadas em cântico a «Madelon» e o «Typperary» e outras canções da guerra de 1914.

Usaram da palavra, no momento dos brindes, os srs. major Leal de Faria pela Comissão Organizadora da Festa; reverendo cônego Avelino de Figueiredo; eng.º Carlos Manitto Torres, e Pereira da Silva.

Da alocução do sr. Pereira da Silva desejamos arquivar a seguinte passagem:

Excelentíssimos Camaradas
da Grande Guerra de 1914-1918

É com alegria que passado mais um ano assisto a este almoço de confraternização, a que preside o nosso Ilustre Comandante General Raul Esteves.

Regozijo-me por ver que de ano para ano aumenta o entusiasmo pela realização desta festa de confraternização dos Excelentíssimos Senhores Oficiais, Sargentos, Cabos e Soldados do Glorioso Batalhão de Caminhos de Ferro, que na Grande Guerra honrou o nosso Exército e defendeu a nossa Pátria.

Foi com agrado que li o programa elaborado pela Comissão Organizadora desta festa que, no meu entender, merece os mais rasgados elogios pois não se poupou a esforços para conseguir um pitoresco passeio e um óptimo almoço que ficará na memória de todos os assistentes.

O pequenito Eleutério Alvaro, em nome do Orfanato Sidónio Pais, leu a seguinte saudação:

«Ex.^{mo} Sr. General, Srs. Oficiais e mais combatentes: Foi com alvoroço, próprio da nossa idade que recebemos do nosso director a incumbência de cooperarmos neste acto, para assim prestarmos o preito do nosso reconhecimento a V. Ex.^{as} pela visita a Setúbal, ditosa terra que nos serviu de berço.

Na verdade, a decisão de V. Ex.^{as} em escolherem esta linda cidade de preferência a qualquer outro local, para se reunirem, já é para nós motivo de muito apreciar e agradecer.

Mas, ao sabermos, depois, que a vossa reunião obedecia ao sentimento especial de confraternização e que se tratava de um punhado de portugueses que, em terras estrangeiras, se esforçaram para honra e prestígio deste nosso querido Portugal, sentimo-nos sinceramente felizes em servir quem pela Pátria tão bem se soube bater.

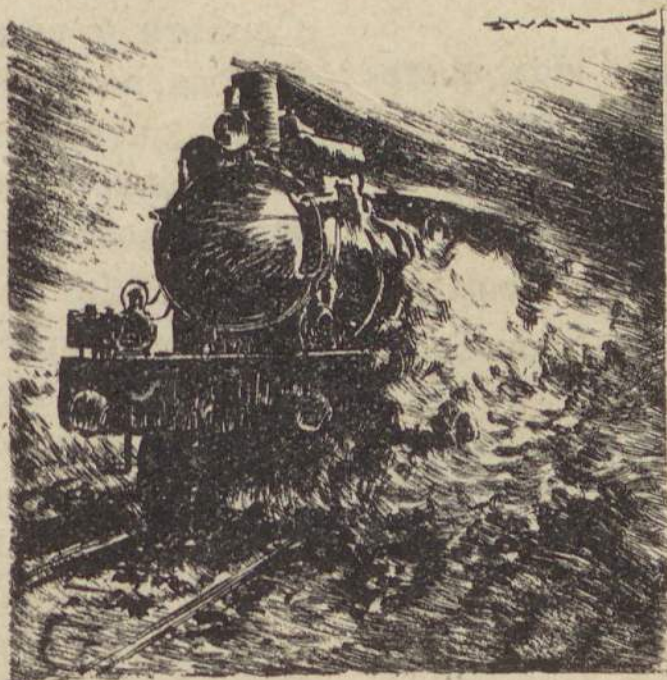
E assim com os nossos respeitosos cumprimen-

tos e votos de prosperidade, queremos afirmar a V. Ex.^{as} Sr. General, oficiais e mais combatentes, que nos sentimos desvanecidos e que este acto perdurará em nós, recordando o vosso exemplo, para que, se um dia a Pátria nos exigir igual esforço e cumprimento desse dever, o saibamos fazer, como vós, que tão brilhante e valorosamente se bateram para honra e glória de Portugal.»

Falou, em seguida, o sr. dr. Miguel Bastos, presidente da Câmara Municipal de Setúbal. Por último, a encerrar o banquete, proferiu uma breve alocução o sr. General Raúl Esteves, que se referiu ao significado da festa, desejando as maiores felicidades e longa vida a todos os sobreviventes do antigo Batalhão de Sapadores dos Caminhos de Ferro.

Como nota final desta reportagem, acrescentaremos que, na sua passagem por Almada, a caminho de Setúbal, os combatentes distribuíram naquela vila centenas de prospectos com a seguinte saudação:

«Os antigos combatentes do B. S. C. F., que no fim da Grande Guerra de 1914-18 evocaram a reivindicação de Olivença, apresentam as suas patrióticas saudações à Câmara Municipal de Almada, que deu a uma das suas ruas o nome daquela terra portuguesa. (a) *Raúl Esteves*, antigo comandante do B. S. C. F. na Guerra de 1914-18. — 7 Maio 1950.»



Publicações recebidas

South African Railway News

Por amável oferta do sr. Adido de Imprensa da Legação da União da África do Sul, recebemos, nesta redacção, o número de Março da interessante revista ferroviária de Johannesburg — «South African Railway News» — que nos informa acerca dos progressos e rendimentos dos caminhos de ferro sul africanos. Juntamente com esta revista, recebemos também alguns prospectos de propaganda da África do Sul, num deles se recordando — nota simpática que desejamos arquivar — que Vasco da Gama descobriu a costa do Natal, no dia da Natividade de Cristo de 1497.

Relatório e Contas da Companhia de Seguros «Tranquilidade»

Desta importante e antiga companhia de seguros recebemos o Relatório e Contas referente ao 78.º exercício, cuja conta de ganhos e perdas apresenta o saldo de Esc. 7.726.346\$73, o que dá a justa medida da sua prosperidade.

«Transportes por Carretera»

Acaba de sair em Madrid, em edição do «Instituto del Transporte», o n.º 1 da revista «Transportes por Carretera». É, segundo lemos no artigo de entrada, a primeira publicação, no género, que aparece na Espanha, precisamente depois de terem sido promulgados, no país vizinho, os dois Regulamentos, o de Ordenação, um, e de Coordenação, o outro, cujos textos constituem o ponto de partida de uma nova política do transporte público automóvel.

Colaboram na nova revista alguns técnicos da especialidade.

Desejando à nova revista uma longa vida, queremos apresentar-lhe sinceros protestos de boa camaradagem.

«A campanha pelo casamento das telefonistas» — A Acção da Liga de Profilaxia Social

A Liga Portuguesa de Profilaxia Social acaba de publicar um volume de 200 páginas, contendo a campanha e os depoimentos em favor do casamento das telefonistas. Essa campanha, feita em nome da moral, dos princípios humanos, e em favor também da constituição da família, base e segurança da perpetuidade das nações, suscitou na Imprensa de todos os matizes o maior interesse e os mais calorosos aplausos.

Esses depoimentos encontram-se compendiados

no volume que a Liga Portuguesa de Profilaxia acaba de editar. É mais um documento das nobres actividades desta instituição.

Economia Açoriana — por José Furtado Leite

O prof. sr. José Furtado Leite, que, em Maio de 1938, tomou parte no primeiro Congresso Açoriano, levado a efeito pela «Casa dos Açores», dirigido, ao tempo, na qualidade de presidente, pelo dr. Armando Narciso, acaba de dar mais larga expansão à sua tese, publicando-a em opúsculo.

Doze anos, lentos, se passaram. Veio a guerra, em 1939, que alterou a ordem das coisas; anos depois, terminado o conflito, estabeleceu-se uma paz tão tumultuosa que todos, tanto os que julgaram ter perdido a partida, como os que tiveram a ilusão de que a tinham ganho, se confessaram vencidos; uma nova economia, novos interesses e novos problemas surgiram. Pois bem: — a tese do sr. José Furtado Leite, que tem o seu nome e a sua casa comercial ligados aos interesses açorianos, não perdeu actualidade. Todos os seus pontos de vista, todas as suas sugestões se mantêm no mesmo pé. — «É preciso que os Açores contem com a sua própria vida» — diz-nos, a certa altura do seu trabalho, o sr. prof. José Furtado Leite.

O autor da tese em questão defende como necessária, a ideia da ida de colonos para as nossas províncias ultramarinas, para, assim, se canalizar o excesso da população açoriana e formula votos para que se facilitem todos os meios, no sentido de se fazer do arquipélago açoriano um grande centro de turismo.

Centro de Cardiologia Médico-Social de Coimbra (Suas actividades durante o ano de 1949)

O Centro de Cardiologia Médico-Social de Coimbra é uma das mais úteis e simpáticas instituições do País no seu género e tem, por esse facto, quem lhe reconheça os méritos e os benefícios, concorrendo, com as suas quotas, para a sua manutenção.

Dedicado às actividades desta benemérita instituição, durante o ano de 1949, acaba de ser publicado um opúsculo de grande interesse, em cujo sumário figuram o Programa Nacional de luta contra a cardiopatia e de Assistência-médico-social ao cardíaco, subscrito pelo sr. Dr. João Porto, ilustre Director daquele Centro; o balanço das actividades sociais do mesmo centro pela Assistente social, senhora D. Maria da Luz Sanches Pinto, o Regulamento dos prémios instituídos pelo Laboratório Sanitas e conferidos pelo Centro de Cardiologia, e, finalmente, a lista dos sócios beneméritos desta instituição.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 99, II série, de 29 de Abril, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros respeitante à linha férrea do Vale do Vouga relativa ao 2.º semestre do ano de 1946 (período de corrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses entre nos cofres do Estado, com destino à conta do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, com a quantia de 136.270\$51, como liquidação desta garantia.

O «Diário do Governo», n.º 66, II série, de 21 de Março, 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 de revisão, aprovar o processo de expropriação de uma parcela de terreno com a superfície de 40m²,86, situada entre quilómetros 213,125.00 e 213,154.50 da linha férrea do Oeste, destinada à construção de um apeadeiro.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Vila Verde, concelho da Figueira da Foz e distrito de Coimbra, e confronta ao norte com o caminho de ferro e ao sul, nascente e poente com José Joaquim Guedes.

O «Diário do Governo», n.º 83, II série, de 11 de Abril, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 89, de construção de um abrigo para passageiros em Areosa, linha do Minho, de que é adjudicatário Cristino Afonso Bogalheira, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 84, II série, de 12 de Abril publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar o projecto de substituição dos tabuleiros metálicos do pontão situado ao quilómetro 81,511 da linha férrea de Leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo» n.º 96, II série, de 26 de Abril, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrance uma parcela de terreno, com a superfície de 21m²,30, localizada entre os quilómetros 85,081.50 e 85,095.65 da linha férrea do Minho, 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 da Areosa, concelho e distrito de Viana do Castelo, e confronta ao norte e nascente com terreno da Junta de Freguesia da Areosa e ao sul e poente com o caminho de ferro.

O «Diário do Governo», n.º 97, II série, de 27 de Abril, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 75, de construção de um dormitório para pessoal de tracção na estação do Barreiro, de que é adjudicatário José António Pinheirinho, aprovar o referido auto, e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato

O «Diário do Governo», n.º 98, II série, de 28 de Abril, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar o processo de expropriação

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Kms.

Capital: Esc. 13:500.000\$00 (ouro) ou £ 3.000:000

ENDEREÇO TELEGRÁFICO

LOBITANGA { LISBOA
LOBITO
LONDRES

O MAIS CURTO CAMINHO
ENTRE A EUROPA E A
ÁFRICA CENTRAL

ESCRITÓRIOS:

SEDE: Largo do Barão de Quintela, 3-1.º — LISBOA
TELEFONE: 30978

COMITÉ DE LONDRES: Princes House —
95, Gresham Street, Londres E. C. 2

DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO: LOBITO (Angola)

de uma parcela de terreno, com a superfície de 283^{m²},30, localizada entre os quilómetros 371,746.50 e 371,878.50 da linha férrea do Sul.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Santiago, concelho de Tavira e distrito de Faro, e confronta ao norte e nascente com o caminho de ferro e ao sul e poente com Francisco Martins Entrudo Júnior e João da Costa Simplício.

O «Diário do Governo», n.º 76, II série, de 1 de Abril, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 25 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a substituir, com alterações, o aviso ao público Te. n.º 7, relativo à concessão de bónus no preço de transporte de sal comum.

O «Diário do Governo», n.º 77, II série, de 3 de Abril publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 27 do corrente mês de Sua Ex.^a o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 3 — Passageiros, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é alterada a sobre-taxa de velocidade a cobrar pela utilização dos comboios e automotoras rápidos.

O «Diário do Governo», n.º 82, II série, de 10 de Abril, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 1 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a conceder abatimento, mediante bónus, no preço de transporte de pó de carvão mineral estrangeiro.

O «Diário do Governo», n.º 83, II série, de 11 de Abril, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 31 de Março último de S. Ex.^a o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, pelo qual são concedidas facilidades ao transporte de mobília sem acondicionamento.

O «Diário do Governo», n.º 84, II série, de 12 de Abril, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 1 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a conceder abatimento, mediante bónus, na preço de transporte de azeite de oliveira.

O «Diário do Governo», n.º 85, II série, de 13 de Abril, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 1 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento ao indicador geral do serviço que prestam as estações e apeadeiros, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é modificado o serviço que presta a estação de Praias-Sado.

O «Diário do Governo», n.º 86, II série, de 14 de Abril, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 6 do corrente mês desta Direcção Geral, de acordo com o despacho de 10 de Janeiro último de S. Ex.^a o Ministro das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, estabelecendo preços e condições de venda de bilhetes para viagens nos comboios regulares aos passageiros isolados ou em grupos que se destinem a Roma e aos passageiros isolados com destino a Fátima no decorrer do Ano Santo.

O «Diário do Governo», n.º 87, II série, de 15 de Abril, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 11 do corrente mês de S. Ex.^a o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alterados os preços aplicáveis segundo a tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade ao transporte de palha de arroz prensada e palha não designada prensada.

O «Diário do Governo», n.º 88, II série, de 17 de Abril, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 13 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a conceder redução, mediante bónus, no preço de transporte de cal comum.

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.^{DA}

CASA FUNDADA EM 1865

Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em

PRAIA DO RIBATEJO — CAXARIAS — PAMPILHOSA DO BOTÃO E CARRIÇO

EXPORTADORES DE MADEIRAS — PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES

End. Telef. — Thocrusilhos — Telefone n.º 4 — Praia do Ribatejo

Escritório em Lisboa — 4. LARGO DE STEPHENS. 5

End. Teleg. — Snadek — — — Telefone n.º 2 1868

Casa

Gama

Lda.

LOTARIAS

RUA DO AMPARO, 51

TELEFONE 24000

LISBOA

HISTÓRIA DA ÍNSUA

POR FREI PEDRO DE JESUS MARIA JOSÉ

Introdução pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

CAPÍTULO XVIII

Do Venerável Padre Frei Lourenço de São Luiz ou de Évora, primeiro prelado que foi do Convento de Nossa Senhora da Ínsua, depois que se reduziu ao estado de oratório

Admirável se fez êste varão de Deus nesta santa casa pelos rigorosos institutos que nela estabeleceu e santidade de vida, com que muitos, levados de uma santa emulação dos seus virtuosos e relevantes exemplos, ordenaram aqui uma vida toda celestial e mais própria da natureza angélica, que compatível com a debilidade e fragilidade humana. Viu-se êste santuário restituído ao primitivo fervor dos seus fundadores, ao mesmo tempo que estava em perigo a sua conservação e de ter decadência a opinião de santidade, com que sempre floresceu.

Entrou Frei Lourenço nesta gloriosa empresa cheio todo de espírito seráfico e de um inflamado zelo da mais pura observância da nossa santa regra com que pode vencer todas as dificuldades, que ocorriam a execução de seus santos desejos. Tudo isto faz digno de uma eterna memória neste convento e muito mais tendo nêle o emprego de seu primeiro prelado, depois que se reduziu ao estado de oratório, constituindo-se como norma e exemplar a seus sucessores na perfeição de vida, que principiou a estabelecer.

A pátria dêste bendito religioso foi a insigne cidade de Évora e por esta causa ordinariamente lhe davam êste apelido, ainda que nos cartórios da casa o achamos com o sobrenome S. Luís ou de Évora. Foi baptizado na freguesia da Sé daquela cidade e seus pais se chamaram Luís Dias e Isabel Rodrigues, pessoas honestas e virtuosas.

Tiveram grande cuidado na educação e ensino dêste filho, e em que regulasse todas as suas obras e acções com amor e temor santo do Senhor. Chamou-se no século Lourenço Rodrigues, e se applicou com tal fervor e eficácia ao estudo, que chegando aos 17 de sua idade, tinha toda a suficiência necessária para a execução da vocação, que tinha ao nosso santo hábito.

Por êste tempo se tinha celebrado capítulo na província de Santo António em 22 de Julho de 1607, e saiu eleito provincial o Padre Frei Braz de São Jerónimo, religioso de muitas e heróicas virtudes. E

como estas mesmas desejava em os pretendentes ao nosso santo hábito, informado das muitas em que se exercitava Lourenço Rodrigues, não foram necessárias muitas diligências para deferir aos seus devotos e santos desejos, antes sem demora lhe deu todas as providências necessárias para ir ter o seu noviçado ao Convento de Santo António da Castanheira.

Cheio de goso e consolação, o fervoroso pretendente dispôs sem demora a sua jornada para o sobredito Convento da Castanheira e ali recebeu o santo hábito a 13 de Dezembro do referido ano de 1607, sendo guardião o Padre Frei Diogo da Conceição. No ano da sua provação, desempenhou admiravelmente o fervor da sua vocação praticando com distinta perfeição virtudes heróicas e entre elas a da humildade, com que se esmalta a formosura e perfeição da vida religiosa e regular. Na profissão, segundo refere no nosso caríssimo irmão Frei Martinho, se quis chamar Frei Lourenço da Natividade, porém sempre prevaleceu o apelido de Évora, e além deste o não achamos com outro mais que o de São Luís, como deixamos dito.

Não temos notícia dos seus primeiros progressos na religião, porém não podiam deixar de serem notáveis, pois não tendo ainda quinze anos de hábito, com fervorosa resolução procurou a conservação desta Santa Casa de Nossa Senhora da Ínsua, quando dela se ausentou a comunidade para o novo convento de Caminha a 8 de Junho de 1620, como mais claramente veremos em chegando a escrever do dito convento.

Pôsto no da Ínsua, sem mais companhia, que a de outro religioso de igual espírito Frei André da Merceana, também sacerdote, ambos ali faziam uma vida eremítica, applicados unicamente a exercícios devotos e a muitas penitências e mortificações, sem cuidado em coisa alguma temporal, sustentando-se com uma ração que lhe mandavam de terra. Assim continuaram até ao ano de 1623, em que a 6 de Maio se celebrou capítulo provincial, e nêle foi confirmado o que já estava determinado no capítulo antecedente de 16 de Novembro de 1619, de que o Convento da Ínsua se reduzisse ao estado de oratório.

Em execução desta resolução foi eleito logo por seu primeiro presidente «in capitê» o nosso Frei Lourenço de Évora, não contando então mais que 16 anos de hábito. Deram-lhe por subditos a três per-

feitos religiosos, o já referido Frei André da Mercena, Frei Domingos de Santo António, e o Padre Frei António da Piedade, religioso mui pobre e penitente, que havia sido guardião muitas vezes e defensor da província, com os quais estabeleceu ali tal santidade de vida que claramente todos deram a conhecer estavam cheios não só do espírito fervoroso dos primitivos fundadores da santa observância, mas também do inflamado zelo do seráfico patriarca, cuja imitação em tudo procuravam.

De unânime consenso resolveram jejuar as sete quaresmas que o mesmo santo padre observava, guardar clausura inviolável, tomar disciplina todos os dias e outros rigores semelhantes, com que idealizaram nesta santa casa uma vida tão admirável e tão ajustada aos ápices da perfeição, que parecia mais angélica que humana. Assim perseveraram com notável fervor e exemplo todo o tempo do governo do Padre Frei Lourenço de Évora, que finalizou em Dezembro de 1624, em que celebrou o provincial Frei Luís de Jesus a sua congregação.

Sucedeu-lhe no emprego de presidente o Padre Frei João de Santa Luzia, e tendo por súbditos a Frei João da Anunciação, Frei Duarte de Santa Clara, e ao acima referido Frei Domingos de Santo António, todos religiosos de muito espírito e oração, não só não afrouxaram num só ponto nos santos estilos, que até ali se praticavam, mas movidos de uma santa emulação aspiraram a maior aumento nos exercícios de devoção e nos rigores das penitências e das mortificações. Concorde todos no espírito e devoção que os inflamava, determinaram como por lei inviolável, além do já estabelecido, observarem sempre uma abstinência, sem nunca comerem carne e outras várias coisas de tão extremado rigor, que vindo de visita o provincial o Padre Frei Francisco de Lisboa e parecendo-lhe as resoluções que se tinham tomado, notavelmente rígidas e austeras para se observarem por lei, teve por conveniente modificá-las por resolução da Mesa da Definição, na forma que em outra parte deixámos declarado.

Todos estes santos progressos resultaram em grande glória do venerável varão Frei Lourenço de Évora, pelo princípio que deu com o seu fervoroso espírito à perfeição de vida que instituiu nesta santa casa da Ínsua. Não achamos certeza para onde daqui o mandou a obediência, porém nos persuadimos seria para o Convento de Santo António da Castanheira, onde é certo teve o emprêgo de mestre de noviços.

E este seria o motivo de o privarem da consolação que tinha de morar no Santuário da Ínsua como tão acomodado aos fervores de seu espírito e à maior perfeição de vida a que sempre aspirava. Porém isso mesmo concorreria para a província lhe dar a ocupação daquêlles magistério, como meio essencial ao aproveitamento dos que, desenganados do mundo, buscavam na província o estado da perfeição religiosa.

Este prudente acôrdo e tão santa resolução desempenhou Frei Lourenço com uma tão cabal satisfação, que tendo alguns anos naquele convento o ofício e emprego de mestre dos noviços, todos os que professou e doutrinou, deram claramente a conhecer eram discípulos de tal mestre. Ensinava estes principalmente com os seus santos exemplos e vida perfeitíssima que observava, e esta lição como tão importante, junta com os ditames e documentos de santas doutrinas, não podiam deixar de fazerem práticas nas máximas mais essenciais da perfeição religiosa a todos que se educavam nesta escola. Em fim, de discípulos ficaram mestres de perfeição, porque todos aprenderam com fundamento os ápices das virtudes mais heróicas, a prática das mortificações mais importantes à negação do amor próprio e o exercício das penitências convenientes para soffrer o brio das inclinações viciosas, que embaraçam o rendimento às leis do espírito.

Nêste ponto foi o Veneravel Frei Lourenço varão assinalado, pois conhecendo ser de condição um tanto áspera, e de gênio alguma coisa ríspido, o soube abater de sorte com o rigor das mortificações e penitências que de todo o rendeu à razão e ao dictame de um humilde abatimento de si mesmo, com que a valentia do seu espírito conseguiu gloriosas vitórias das próprias paixões e das inclinações da natureza viciada pelo pecado. Ainda sendo adiantado em anos e na província de grande respeito, nas comunidades em que vivia, se occupava sempre nos officios mais humildes, coisa que os prelados não lhe embaraçavam, pela consolação que mostrava ter em semelhantes abatimentos.

Estes fervores fomentava com um exercício mui importante, qual era o da presença de Deus, em que actualmente andava e com a grande frequência, que tinha na oração mental. Não satisfeito com as horas determinadas para ella pelas leis da província, procurava empregar todo o mais tempo, que tinha desembaraçado, em santas meditações, procurando para isto sítio retirado, onde melhor pudesse desfrutar as consolações de céu, com que o Senhor o visitava, e ter a mortificação de rigorosas disciplinas, que nestas occasiões tomava.

Estas e semelhantes obras de tão santa vida eram línguas pregoeiras das suas virtudes, de que resultava a geral opinião da sua santidade, pelo que de todos era venerado e de muitos buscado com devoção, não sem notável tormento de Frei Lourenço, que sempre se queria conservar no seu abatimento e humil lade.

Estando morador no Convento de Santo António de Lisboa, o buscou um fidalgo titular, e succedendo encontrá-lo no claustro, como ainda o não conhecia de vista, e só sim pela fama das suas virtudes, lhe perguntou se poderia falar ao Padre Frei Lourenço de Évora? Respondeu-lhe logo o servo de Deus: «Meu Senhor, supponho que Vossa Senhoria vem en-

ganado. Também é povo? Esse frade é um louco, não procure por êle que lhe há-de fazer alguma descortesia, e o guardião se o souber há-de mortificá-lo. Deixe-o, coitadinho, que o seu mal lhe basta». E soube ponderar isto com tão viva eficácia, que o fidalgo o acreditou por certo, e tanto que desistiu da sua pertença e apenas fez oração na igreja, se retirou, ficando Frei Lourenço mui contente e satisfeito por ver-se livre naquela ocasião do que tanto o mortificava.

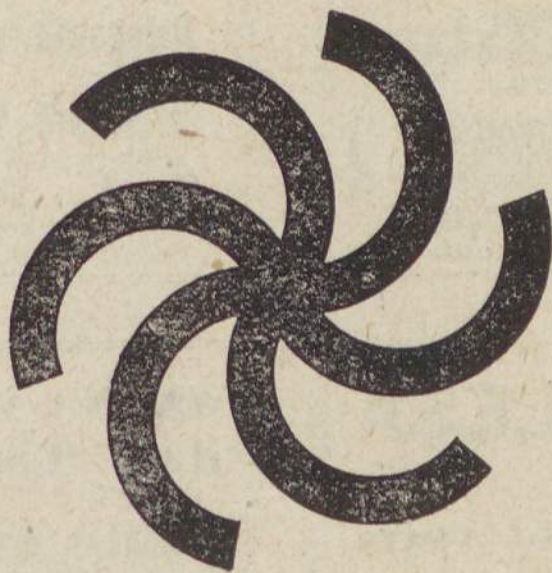
Chegou enfim aos 76 anos de sua idade, em que já as forças atenuadas com as rigorosas penitências e actuais mortificações não puderam resistir aos fervores do seu espírito, e considerando-se no último termo da vida mortal, se dispôs para entrar na eterna com mais heróicos actos de virtudes que até então tinha praticado, e inflamado todo no divino amor, entregou a sua alma nas mãos de seu Criador, aos 15 de Dezembro de 1666. no sobredito convento de Lisboa.

Ao seu funeral assistiu muita parte da côrte e povo desta cidade, admirando no esquife com demonstrações de vivo no venerando cadaver, pois estava tão flexível, que parecia o animava o espírito vital. Todos solicitaram pedaços do seu hábito e cordão como relíquias, de que faziam grande estimação pelo conceito que tinham da sua santidade. Dela fazem digna memória o autor da «Coreografia Portuguesa» e nosso caríssimo irmão Frei Martinho.

Outros veneráveis prelados se seguiram nesta santa casa ao sobredito, como foi Frei João de Santa Luzia, de tão relevante espírito, que foi digno successor do Venerável Padre Frei Lourenço. Não meios o foi o Padre Frei João da Anunciação, terceiro presidente, de quem diz uma lembrança era muito abstinente, e que depois do exercício de oração em que era mui contínuo, e em ajudar às missas, todo o mais tempo gastava em fazer a horta e alimpar a casa. Não achamos notícia dos progressos, que viveram estes servos de Deus, nem de quando e aonde faleceram.

Seguiu-se por quarto presidente o Venerável Padre Frei Sebastião do Rosário, de cujas virtudes havemos de fazer menção no Convento de Santo António de Caminha, onde faleceu, quando dêle escrevemos no nosso terceiro tômo.

No segundo também nos espera a admirável vida e preciosa morte do Venerável Padre Frei Manuel das Chagas nas notícias do Convento de Santo António de Viana, onde morreu, e por esta causa não fazemos aqui lembrança das suas virtudes, por ser também presidente desta santa casa e um dos prelados que mais a ilustraram. E no mesmo tômo fazemos menção de outro venerável presidente que fôdeste convento, o Padre Frei Bento das Chagas, por falecer no de Ponte do Lima, do qual ali escrevemos.



CHOCOLATE NELIUS

**O MELHOR
MAIS CARO
MAIS NUTRITIVO**

UM PRODUTO DA FAVORITA



Avenida Palace Hotel

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»
Telefones 3 0154-3 0157 — L I S B O A

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

Telefones em todos os quartos, ligados à rede Internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA
COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMÉRICA BAR

Preços moderados-Para estadias prolongadas condições especiais

COMPANHIA DE SEGUROS

«BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa

RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais,
Automóveis, Responsabilidade Civil,

Roubo, Postais e Transportes Terrestres e Aéreos

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100, 1.º-LISBOA

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

JAMES RAWES & C.º, L.º

Rua Bernardino Costa, 47, 1.º - Telef. 23232/4/5

E. PINTO BASTO & C.ª, L.º

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º - Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

Rua do Infante D. Henrique, 19 - Telefone: 7

«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. 22942



COMPANHIA

«Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

Telefones 2 8552 — 2 8553

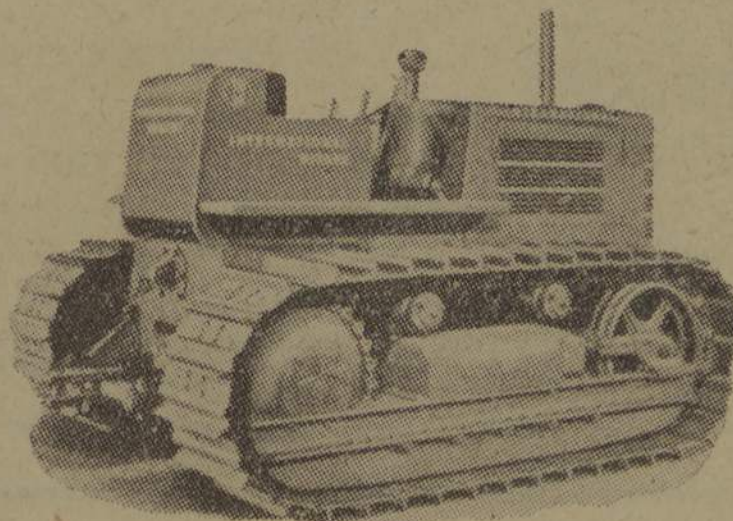
FILIAL

Avenida dos Aliados, 20-3.º — PORTO

Telefone 1551

INTERNATIONAL

Mc Cormick-Deering



Tractores de rodas — Gadanheiras — Charruas para tractor — Semeadores de milho — Grades de discos — Cultivadores — Ceifeiras-atadeiras — Tractores Diesel de rasto contínuo

Distribuidores exclusivos:

FASSIO, LIMITADA

20, RUA JARDIM DO REGEDOR, 32

L I S B O A

NOGUEIRA, Limitada



LISBOA:

R. dos Douradores, 107-1.º

Telef. PBX 21381-82

PORTO:

Rua do Almada, 134-136

Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

S. A. DES FORGES-USINES & FONDERIES DE HAINE ST. PIERRE — Haine-Saint-Pierre (Bélgica). Todo o material ferroviário, Vagões, Locomotivas, etc.

S. A. DES FORGES & ACIERIES DU NORD & DE L'EST — Valenciennes (Nord), França. Aros de aço para rodas de vagões e locomotivas — Eixos de rodas.

S. A. METALLURGIQUE DE PRAYON — Trooz, Bélgica. Zinco laminado em chapas, Placas de zinco para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE — Paris. Alumínio, cobre e latão em chapas, barras, tubos, arame, cabo, etc. — Especialistas no fabrico de cabo e arame de cobre electrolítico para linhas de distribuição de energia eléctrica.

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS — Montrouge (Seine), França. Contadores (água, gás e electricidade) e Aparelhos de medida para usos industriais e laboratórios.

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI — Charleroi, Bélgica. Dinamos, Alternadores, Transformadores, Aparelhagem eléctrica para todas as tensões e potências.

S. A. ESCHER WYSS — Zurique. Turbinas hidráulicas e de vapor, Caldeiras. Toda a mecânica de precisão.

DAVUM EXPORTATION — Paris. Ferro redondo para cimento armado. Vigas I e Ferros U, Ferro de fundição, Arcos de ferro, Aços especiais para todos os fins.

COMPTOIR FRANCO BELGE D'EXPORTATION DE TUBES D'ACIER — Paris. Tubos de ferro para água, gás e vapor. Tubos de aço para caldeiras e sondagens.

DESDE 1858

QUE

A Companhia Nacional de Navegação

contribui para o progresso

e o prestígio do Império

em todas as suas

rotas marítimas



End. Teleg. EUROPEA

TELEFONE: 20911

COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

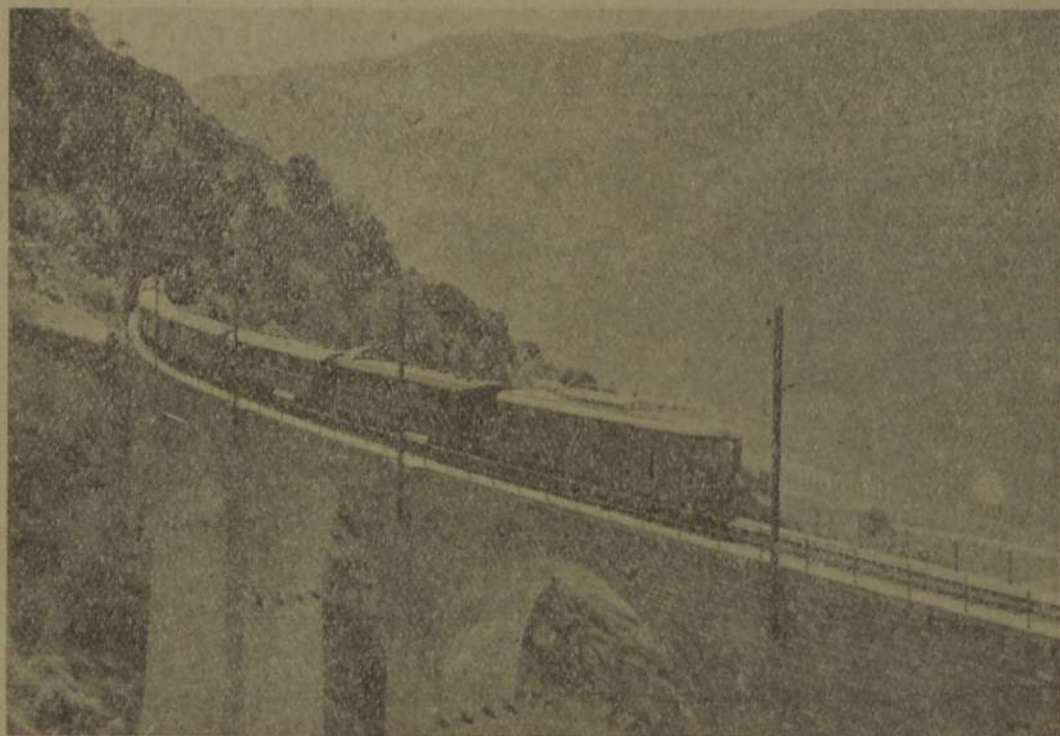
AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

Dinamos, motores, alternadores
e transformadores

APARELHAGEM DE ALTA E BAIXA TENSÃO

TURBINAS A VAPOR

Uma especialidade BROWN BOVERI
na técnica da tracção:Construção de modernas locomotivas
Diesel-eléctricas e com turbinas a gás

Locomotiva BoBo para comboios rápidos de 4.000 cv.

S. A. BROWN BOVERI & C.^{ie} - Baden (Suíça)

Representante geral: EDOUARD DALPHIN

PORTO: Praça D. João I, n.º 25-3.º, Dt.º

TELEFONE: 23411

TELEGRAMAS: BROWNBOWERI

SAPATARIA

RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida — 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. Vicente Brandão — Pele e sífilis — às 4 horas
 Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 3 horas
 Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
 Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos—às 16 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
 Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais—Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar ?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal