

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Periódica»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Pôrto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: **EUGENIO DEL RINCON**, Don Ramón de la Cruz, 83 — Madrid
Delegado no Pôrto: **ALBERTO MOUTINHO**, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

Lisboa, Ruínas do Convento do Carmo. — Vitoriano Braga. —
No Ano dos Centenários, pelo Eng.º J. FERNANDO DE
SOUZA. — General José Estevão de Moraes Sarmento. —
Combatentes de Sapadores de Caminhos de Ferro. — A
Guerra e os Caminhos de Ferro. — Linhas Estrangeiras. —
Vida Ferroviária. — Imprensa. — Ecos & Comentários, por
SABEL. — Os Nossos Mortos. — Caminhos de Ferro Coloniais.
— Os primeiros passos... — A mudança da hora e o horário
dos combóios para Espanha e França. — Os bairros-cidades
da Cidade de Lisboa, por REBELO DE BETTENCOURT. —
Campolide. — Poço do Bispo, grande colmeia de energias
onde não se desperdiça a mais pequena boa vontade, por
FAUSTO GONÇALVES. — Moscavide, os seus melhoramentos
e as suas aspirações. — Aviação, pelo Capitão-aviador HUM-
BERTO CRUZ. — Parte Oficial. — Livros novos. — Teatros

1 9 4 0

ANO 52.º

16 DE FEVEREIRO

NÚMERO 1252

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
General RAÚL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Engenheiro AVELAR RUAS
ANTONIO MONTEZ

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS
E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre).	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £	1.00
FRANÇA (ano) francos.	100
ÁFRICA (ano).	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
NÚMERO AVULSO.	3\$00
NÚMEROS ATRAZADOS	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS:

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

TELEFONES } P B X 20158
 } Direcção 27520

Vitoriano Braga

*Ao findar Janeiro fomos surpreendi-
dos com a inesperada notícia da morte de
Vitoriano Braga, jornalista crítico, dra-
maturgo ilustre, escritor de nomeada, cujo*



VITORIANO BRAGA

*espírito original, vigoroso e elegante, em-
prestou ao nosso decadente, e quasi ago-
nizante, teatro noites de glória.*

*Como dramaturgo, foi um expoente,
deixando-nos uma obra de grande valor,
em traduções de Bourget, Irmãos Quintero,
Martinez Sierra, Ibsen, Pagnol, Verneuil
e tantos outros; peças suas, a maior das
quais, a célebre «Casaca encarnada».*

*Hoje, dêsse esplendor nada restava a
não ser a sua atraente conversa, servida
por um fino espírito crítico e vasta cultu-
ra. Rodeavam-no sempre inúmeros ami-
gos, gente do teatro e dos jornais, que pre-
sos ao encanto do seu cavaqueio o escuta-
vam atentamente. O cenário era quasi
sempre o mesmo, a «Brasileira do Chiado»
ou a esquina da «Havaneza». Todavia,
nos últimos tempos a sua vivacidade di-
minuira, pois a incurável doença que con-
traira, principiara já a abrir o coval. Po-
rém, a sua retirada da actividade literá-
ria, data já de 1928. Segundo Vitoriano
Braga, já não merecia a pena escrever.
Grande verdade!*

*Era funcionário da C. P., onde fruía
o sustento da sua vida, já que pelas letras,
como todos os outros, não conseguira al-
cançá-lo.*

*Deixa saúde e pesar em todos aque-
les que com êle conviveram.*

Paz à sua alma.

No Ano dos

Centenários

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

Estamos em pleno ano das comemorações centenárias. São chamadas a exercer-se tôdas as actividades nacionais para assegurar o seu luzimento.

Obras e melhoramentos extraordinários de viação, de edifícios públicos, de restauração de monumentos estão sendo executados com afan.

Sem o contratempo da guerra haveria, certamente, sensível afluência de visitantes a Portugal, não só de diversos países da Europa, como do próprio Brasil, para o qual se trata de verdadeiras festas.

Nessa circulação anormal de visitantes estaria certamente assegurado aos nossos caminhos de ferro um papel para cujo desempenho não estão suficientemente preparados.

Mercê das circunstâncias críticas do último decénio, os caminhos de ferro não obtiveram o amparo de que careciam contra concorrências altamente lesivas.

Não se repetiram aquisições de material circulante, tanto de tracção como de transporte, que se fizeram em condições onerosas pelas reparações alemãs logo após a grande guerra.

Adiaram-se obras complementares necessárias para desafogo da exploração. Os próprios trabalhos de conservação restringiram-se ao absolutamente imprescindível.

E assim chegamos a 1940, apenas com a perspectiva da vinda de certo número de carruagens fabricadas nos Estados Unidos e que se espera não demorem muito e cedo possam entrar em serviço.

Essa aquisição constitue considerável dispêndio, mas não basta para assegurar em tôdas as linhas inteiro desafogo.

Não são os males alheios consolação que se invoque para suavizar os próprios. Bem peior está a vizinha Espanha, cujas linhas sitas nos teatros da guerra sofreram enormes estragos. Trabalha-se activamente para as reparar. Reforçam-se vias e pontes; repara-se o material. A tarefa é porém enorme e não pode ser levada a cabo súbitamente.

Imitemos a sua actividade e vamos empenhar esforços para utilizar honrosamente os recursos próprios.

Está prestes da elaboração definitiva o programa geral das festas centenárias que abrangem mais ou menos todo o país.

A êsse programa tem de corresponder outro de transportes ferroviários ordinários e extraordinários, que permitam a próxima realização de aqueles, a cómoda deslocação de visitantes, os afluxos de ocasião a determinados centros. E tudo isso tem de ser feito, aproveitando os escassos recursos do material de que se dispõe.

É árdua a tarefa, mas os nossos quadros ferroviários contam numerosas competências e dedicações, que saberão salvar a honra do convento e atender as exigências extraordinárias da circulação que mais ou menos abrangem tôdas as linhas.

* * *

Referi-me há dias a novos tipos de locomotivas que representam considerável aproveitamento de energia termica.

Enquanto a electrificação suscitou enormes locomotivas para combóios pesados que recebem a energia por um fio exterior, o que os dispensa de levar consigo a água

e combustível necessários, surgem os auto-rails leves e rápidos.

Entretanto procura-se melhorar as locomotivas a vapor.

Assim um engenheiro da Companhia de Orleans conseguiu há poucos anos aumentar um terço a potência das locomotivas *Pacific*. Adoptou-se o aquecimento prévio da água de alimentação, o sobreaquecimento do vapor, a distribuição por válvulas.

A *Pacific* assim transformada tinha 3.300 cavalos e assegurava a marcha a 120 quilómetros, consumindo apenas 1,1 quilos de carvão por cavalo-hora.

Veu depois o tipo *Mountain* cuja potência atingiu 4.000 cavalos.

Enfim, a tracção a vapor luta com vantagem. É certo que os mecanismos são delicados, o rendimento é ainda insuficiente.

Procuram-se pois soluções pelo aquecimento prévio da água, expansão do vapor, não em cilindros mas em pequenas máqui-

nas de embolo colocadas duas a duas por cima de cada eixo, com o movimento comunicado aos eixos motores por engrenagens, que trabalham num recinto estanque, em que se utiliza completamente o óleo de lubrificação.

A casa Schneider constroe locomotivas de turbinas sem condensação. O vapor actua em três turbinas uma por cada eixo motor, que servem indiferentemente para a marcha adiante ou atrás.

Cada turbina desenvolve a potência de 1.000 cavalos, com 10.000 voltas por minuto e move o eixo por engrenagens. É suprimido qualquer movimento alternativo.

Encontra-se em ensaio o tipo de caldeira Veloz, com turbina movida por gases de explosões.

Os gases sob pressão passam em grande velocidade nos tubos de uma caldeira, banhados por água.

Esperam-se excelentes resultados dessa caldeira aplicada a locomotivas.



General José Estevão de Moraes Sarmento

a quem os directores da «Revista Militar» promoveram uma sentida homenagem, no seu túmulo do Cemitério dos Prazeres.



Combatentes de Sapadores de Caminhos de Ferro

A Comissão Executiva do almoço de confraternização entre oficiais, sargentos, cabos e soldados do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro (Expedicionário a França em 1917), cumprimenta os camaradas que constituem o simpático grupo (Sempre Fixe), e agradece a todos os que colaboram para o bom desempenho da sua missão, lamentando apenas que na sua última festa realizada em Tomar e por compromissos tomados com alguns camaradas que se inscreveram e depois faltaram, obrigassem a Comissão a liquidar contas que afectaram gravemente o saldo que existia. Por esta razão o balancete que temos a honra de apresentar, referente ao almoço de 1939, acusa um saldo negativo e a Comissão vê-se na necessidade de cumprir rigorosamente a nota inserta na circular adiante publicada, para o que recomenda o maior cuidado e a atenção dos mui dignos camaradas, que este ano desejem assistir em Santarém à nossa brilhante confraternização.

Balancete do almoço realizado em Tomar

RECEITA:

107 inscrições a 40\$00.	6.680\$00
Uma inscrição a 50\$00.	50\$00
Venda de charutos (sobrantes)	60\$00
Venda de uma caixa de vinho do Pôrto (sobrante).	100\$00
Saldo do ano anterior	669\$70
	<hr/> 7.559\$70

DESPESA:

Almôço dos combatentes, banda de música, lanches e águas minerais.	6.209\$40
Vinho do Pôrto.	360\$00
Charutos.	300\$00
Impressos, deslocação da Comissão a Tomar, telegramas, selos, transportes e expediente.	501\$40
Fanions	129\$45
Material do quadro "Sempre Fixe".	48\$00
Gratificação ao pessoal que arranjou o quadro "Sempre Fixe".	40\$00
	<hr/> 7.588\$25

Saldo negativo 28\$55.

Os vinhos tinto e branco foram gentilmente oferecidos pelo sr. capitão João Carlos Alves, a quem a Comissão em nome de todos os combatentes, agradece.

Lisboa, 7 de Fevereiro de 1940.

O Secretário da Comissão Executiva

José Vaz Bandeira

Circular enviada aos combatentes

A Comissão Executiva da nossa Festa Anual de Confraternização inicia desde já os seus trabalhos a-fim-de poder levar a efeito, no dia 5 de Maio próximo, a comemoração do 21.º aniversário do seu regresso da Grande Guerra em França.

Quiz o destino que se deflagrasse agora mais uma guerra. Há 25 anos, nós eramos moços. A Pátria exigiu o nosso sacrifício e fomos para Ela denodadamente. Tendo unido fileiras, cumprimos o nosso dever. Hoje, perante um novo conflito europeu, a experiência, as nossas idades avançadas, a lembrança sempre presente da dura lição dos factos passados, os martírios e todos os sacrifícios sofridos, obrigam-nos também a um dever grande de União. É por isso, pois, necessário que todos compareçam à nossa tradicional Festa e que não falte ninguém para podermos proclamar bem alto o nosso sentimento de solidariedade de velhos combatentes e a nossa repulsa contra as barbaridades duma nova e terrível guerra entre milhões de irmãos nossos.

Na cidade de Santarém vai efectivar-se, mais uma vez, a nossa Festa, que é bem a consagração das nossas virtudes de disciplina, ordem e de portugueses «Sempre Fixes».

Santarém, como as demais localidades, que tão gentis têm sido conosco, decerto, porá à prova as suas históricas e nobres tradições de hospitalidade, recebendo, igualmente bem, os componentes do nosso Batalhão.

Na sede da Comissão, Rua da Horta Sêca, 7, telefone 20158, em Lisboa, e agentes do costume, encontra-se, desde já, aberta a inscrição.

Lisboa, Janeiro de 1940.

O Presidente da Comissão Executiva

a) *Leal de Faria*

Major de Engenharia

Nota — Para uma boa administração, e, a-fim-de podermos garantir todos os compromissos inerentes ao bom êxito da nossa Festa de Confraternização e ainda em obediência aos factos passados e muito especialmente aos que se deram nesta última realização festiva, a Comissão declara, desde já, que a inscrição se encerra no dia 15 de Abril próximo e só faz contas com aqueles que até esse dia tenham liquidado a importância de Esc. 40\$00.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

A um nosso antigo assinante que coleciona desde o primeiro número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, faltam-lhe as colecções completas dos anos de 1900, 1901 e 1902 que misteriosamente lhe desapareceram.

Compram-se pois na administração, todos os exemplares referentes às colecções acima indicadas.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XII

DA IMPRENSA:

Segundo informam de Zurich, as autoridades alemãs retiveram na fronteira do Brenner mais alguns combóios carregados de armas e munições. Este material será igualmente recambiado.

— O correspondente da «Exchange Telegraph» em Copenhague diz saber de fonte autorizada que Renzetti, consul geral da Itália em Berlim, requereu, em nome dos respectivos proprietários, a entrega de 45 vagões de caminho de ferro com armas e munições destinados à Finlândia e que se encontram agora retidos pela Alemanha.

— Acêrca da suspensão dalguns «expressos» e combóios «omnibus» germânicos com o fim de libertar o pessoal das locomotivas e torná-lo disponível para os combóios de mercadorias, declarou-se, que aqueles combóios em breve voltarão a funcionar. É preciso notar que as vias fluviais alemãs, na sua maioria, estão geladas, o que torna necessário um maior recurso aos caminhos de ferro, 35 por cento do transporte de carvão faz-se normalmente pela via fluvial. Desta maneira, há certa estagnação nos fornecimentos daquele combustível.

— O alto comando das tropas finlandesas confirma que a linha férrea de Leninegrado a Murmansk foi novamente cortada em vários pontos com cargas de dinamite.

— Na província de Kuang-Tung, os chineses reconquistaram a cidade de Lui-Tin, a leste do caminho de ferro de Cantão, a Han-Keu.

— Uma informação de Hong-Kong assevera que aviões nipónicos destruíram uma ponte da via férrea da Indochina a Yunan, o que provocará a paralisação do tráfego durante duas semanas pelo menos.

— O tráfego de passageiros encontra-se praticamente interrompido nas linhas férreas da fronteira austríaca. Os consulados e autoridades alemãs só dão vistos a pessoas que viagem em serviço especial do Reich.

— Esta interrupção do tráfego parece devida a grandes movimentos de tropas na Austria, na linha de Villach, Gratz e Pruck.

— O tráfego ferroviário sobre o dique Hindenburg foi suspenso durante o canhoneio.

— Os aviões russos alvejaram com as suas

bombas a «gare» dos caminhos de ferro e a estação de rádio local, que é a mais potente da Finlândia, causando-lhe importantes estragos.

— Apesar do persistente silêncio dos comunicados oficiais finlandeses, acêrca dos ataques das patrulhas finlandesas ao caminho de ferro de Murmansk, sabe-se por fontes particulares neutrais e bem informadas, que esta linha ferroviária foi, pelo menos, cortada em quatro pontos, pelas patrulhas de esquiadores finlandeses.

— As patrulhas de esquiadores finlandeses continuam operando em território soviético, dinamitando, rapidamente, pontes e outros centros vitais de comunicação e atacando com bombas de mão e com armas automáticas os combóios de reabastecimento.

— Um dos comandantes dos «pelotões da morte» acedeu a fazer o relato de uma missão confiada ao seu pelotão.

— Tratava-se de interromper o caminho de ferro de Murmansk. Caminhámos durante três dias e três noites, apenas com brevíssimos repousos e sem nunca tirar os «skis». Os víveres, equipamentos e munições comuns eram transportados em dois trenós puxados por renas. Ao fim de três dias vi uns trinta russos entretidos em acender uma fogueira. Contivemos a nossa respiração e receámos que a sentinela nos tivesse ouvido. Realmente o homem deu mostras de grande nervosismo, pondo-se a caminhar e a querer esquadrihar por todos os lados. Ficámos imóveis entre montões de neve. Os meus homens estavam já senhores da situação: o sargento e um cabo encarregaram-se das duas sentinelas. Soaram dois tiros e estas baquearam. Simultaneamente o grupo de russos foi assaltado à bomba de mão. Nem um só russo voltou a erguer-se. De madrugada metemo-nos de novo a caminho. Ao meio-dia chegámos ao nosso objectivo, que estava bem defendido.

«Dividi o meu pelotão em dez grupos de três homens cada, levando cada qual uma carga de explosivos. Vinte minutos depois contei dez explosões; a linha ferroviária de Murmansk estava interrompida.

«Fiz a chamada dos meus homens e, postados no interior de um bosque, observámos a reacção inimiga. Ali ficámos algumas horas. Um combóio que se dirigia para o norte carregado de tropas interrompeu a marcha. Outro, que se dirigia para o sul, descarrilou.

«Regressámos sem incidentes e sem termos perdido um só homem. Percorremos 390 quilómetros em doze dias».

— Os russos bombardearam igualmente o centro ferroviário de Hulvinge.

— Espera-se em Port Bou a chegada de vinte combóios com mercadorias diversas.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA A adaptação das estradas de ferro da Polónia Oriental às vias da bitola alemã já está realizada na linha de Brest-Litowsk a Baranowitschi e quasi concluída na linha de Lemberg a Przemyśl. As novas linhas contribuirão enormemente para acelerar os fornecimentos de mercadorias russas à Alemanha. Só nos primeiros 10 dias de Janeiro foram contados nas linhas já concluídas, e apesar do frio rigoroso, tantos combóios russos de mercadorias como durante todo o mês de Dezembro. A ampliação da rede de auto-estradas faz também grandes progressos. Já foi iniciado o prolongamento da linha de Stettin-Elbing para Dantzig e da linha de Francfort sobre o Oder para Posen. Para o prolongamento da auto-estrada de Breslau à zona industrial da Alta Silésia, com ligações para Kattowitz e Cracóvia, já foram iniciados os trabalhos de traçado.

— O correspondente do jornal «Pest Lloyd» examina o sistema de transportes em geral e escreve: A «Reichsbahn» pôs recentemente em serviço a centésima locomotiva «Bo'Bo». Com a primeira locomotiva desta série, os Caminhos de Ferro do Reich abandonaram definitivamente a propulsão de biela, do sistema da locomotiva a vapor, para a substituir pela tracção dos eixos. As novas locomotivas deste género caracterizam-se por uma diminuição de peso muito sensível, visto que se empregou muito nelas a soldagem o arco voltaico. Conseguiu-se dar uma capacidade de 2.080 Kilowatts a uma locomotiva com o peso de 77,8 toneladas, o que reduziu de mais de metade o peso da capacidade Kilovatt horário, em relação à primeira locomotiva desta categoria. Para a construção desta máquina utilizaram-se materiais do país e de alto valor, o que permitiu economizar seriamente o cobre necessário, que foi assim reduzido de 6.300 a 2.700 quilos.

— As negociações preparatórias para a Feira de Primavera de Leipzig estão quasi terminadas. Contam-se, pelo menos, 6.500 expositores, entre os quais muitos estrangeiros. Exposições colectivas serão organizadas pela Holanda, Bélgica, Suíça, Itália, Jugoslávia, Grécia, Bulgária, Eslováquia, Estónia, Hungria e o Protectorado da Boémia-Morávia. Além disso, são esperados expositores individuais de cerca de 15 países.

Como já se sabe por diferentes informações, participarão na Feira quasi todos os países neutros da Europa. Os caminhos de ferro alemães concederão uma redução de 50 % a todos os visitantes

estrangeiros possuidores dum bilhete de identidade da Feira. Dedicase especial atenção à questão dos transportes. Quere-se estar seguro de que todos os participantes possam chegar sem dificuldades a Leipzig pelos meios correntes de comunicações. Estão previstos numerosos «combóios balcânicos», os quais circularão fóra do horário das companhias de caminho de ferro. Dos diferentes países comunica-se que já foram reservados todos os lugares nestes combóios. Adoptaram-se medidas necessárias para alimentar e alojar os visitantes. Para este fim foi estabelecido um acôrdo especial entre a direcção da Feira, a indústria hoteleira e as repartições oficiais encarregadas da distribuição de víveres. Na Alemanha considera-se que tem mais importância como apoio eficaz para o comércio externo de que para o comércio interno. Quere-se mostrar ao estrangeiro a capacidade da economia alemã em tempo de guerra.

DINAMARCA Devido às comunicações marítimas encontrarem uma crescente dificuldade, por causa do gelo, os caminhos de ferro puzeram em serviço trenós que vão buscar os passageiros aos pontos onde se encontram retidos.

Em Ocaosund, a situação é particularmente difícil.

O serviço entre Copenhague e Rosne, apenas funciona três vezes por semana.

FRANÇA A Direcção dos Caminhos de Ferro do Estado, comunicou que, apesar das comunicações por caminho de ferro terem sido reduzidas, terão de sofrer, novas e importantes restrições. Diversos combóios rápidos serão suprimidos em tôdas as linhas.

RÚSSIA Foi inaugurada recentemente com uma viagem de experiência, a nova linha férrea entre Karaganda, Armeinsk e Kartaly, com o terminus em Magnitogorsk. Este caminho de ferro, que tem 800 quilómetros, constitue a primeira comunicação entre a importante bacia hulheira de Karaganda e os jazigos de ferro de Magnitogorsk, que são dos mais importantes da União Soviética.

— O órgão soviético da defesa passiva dirigiu um apêlo aos ferroviários no sentido de estarem a todo o momento preparados para qualquer acção militar. O pessoal dos caminhos de ferro é aconselhado a receber instrução de tiro rápido e lançamento de granadas de mão, a fim de defender, em caso de necessidade, as estações e entroncamentos de caminhos de ferro, e a preparar-se para a defesa contra a guerra química aérea.

Vida Ferroviária

Sindicatos

Realizou-se no passado dia 25, a assembleia geral ordinária do S. N. dos Ferroviários do Centro de Portugal, para eleição dos novos Corpos Gerentes e apreciação das contas, que deu o seguinte resultado:

Direcção: António Mendes Raposo, António Alexandre Silva, Manuel Faria, Julião Pinto Mergulhão, João Alves Freire.

Mesa da Assembleia Geral: Daniel Antunes Garcia, Francisco Correia, Augusto Nogueira Soares, José Raimundo Nogueira, Américo Albuquerque Carvalho.

Era esta a lista da Direcção, que foi aprovada por uma maioria de 95 %, bem como as contas de 1939.

As comemorações centenárias e os Caminhos de Ferro

Está em organização um «orfeão», constituído por ferroviários ou suas famílias, afim de tomar parte nas comemorações centenárias. A Direcção e regência dêste grupo coral estão a cargo do ilustre maestro, sr. Luiz Boulton.

Instituto Ferroviário

O sr. Ministro da Educação Nacional recebeu o seguinte telegrama:

«Barreiro — Satisfeitos os desejos de V. Ex.^a acêrca da formação do Orfeão do Instituto Ferroviário, inicio os ensaios hoje e saúdo V. Ex.^a — (a) Mateus Gregório Cruz».

Almôço de confraternização

Comemorando o seu primeiro aniversário da fundação, o Grupo os Cinco Amigos do Cais do Sodré, constituído pelos srs. Deocleciano Frista,

Alfredo Gomes, Bento dos Santos, José Marques e Godofredo Carvalho, ferroviários da Sociedade Estoril, reuniram-se na Batalha, onde visitaram o mosteiro e realizaram um almôço de confraternização, durante o qual o sr. Alfredo Gomes brindou por todos os ferroviários da Sociedade do Estoril.

Sanatório Vasconcelos Pôrto

Vai retomar as suas funções de director clínico do Sanatório Carlos Vasconcelos Pôrto, dos Caminhos de Ferro do Estado, em S. Braz de Alportel, o distinto médico-tisiologista sr. dr. Gabriel Pereira de Medeiros Galvão, que durante algum tempo esteve afastado daquelas mesmas funções por motivo de doença.

Imprensa

O NOSSO NÚMERO DEDICADO
À VILA DO BARREIRO

Honrou-nos com a transcrição integral do artigo «Barreiro — a oficina de Portugal», da pena do nosso camarada de redacção, Cunha Correia, inserto no número de 16 de Janeiro passado, o prezado colega «O Barreiro», que acompanha essa transcrição, com palavras gentis tanto para o autor, como para esta Revista, deferência tal, que muito nos sensibilizou.

Gratos por tôdas essas manifestações, endereçamos a «O Barreiro» as nossas rendidas homenagens e os nossos melhores agradecimentos.

«CORREIO DOS AÇORES»

Ainda a propósito do nosso aniversário, o nosso colega insular «Correio dos Açores», endereçou-nos amáveis deferências, gentileza essa que bastante nos sensibilizou e que sinceramente agradecemos.

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Écos & Comentários

P o r S A B E L

O Carnaval

PASSARAM mais uns dias de folia, notando-se a decadência que de ano para ano vai tendo o carnaval. Desapareceram os foliões, assim como desapareceram as brincadeiras de bom e mau gosto. Não se viram mais aquelas laranjas e limões, que, atiradas delicadamente e quando atingiam a vista de qualquer mirone, tinham um efeito pirotécnico que até dava gosto... Que saudades daquelas bisnagas de chumbo constantemente alimentadas de elixir de sargeta e que depois de bem amachucadinhas serviam ainda para partir a cabeça ou a cara dos paspalhões que tanto se divertiam... E que pena foi o desaparecimento também das bisnagas de éter, encantadores tubinhos de adorável e inebriante perfume com que se contemplava os olhos de qualquer pessoa que, pelo menos durante quinze minutos, ficava com eles a arder.

Isto de brincar não é para todos!...

E os teatros?

Numa rápida visita aos seus salões, sentimos um baque de tristeza: homens envergando casacas, possivelmente alugadas, a quererem passar por pessoas sérias, depois de terem praticado desfalques, em tempos anunciados nos periódicos de Lisboa; tipos a quererem passar por burgueses para conquistarem os cumprimentos e para passarem por pessoas importantes; homens que nunca na sua vida trabalharam e que, bafejados pela providência, conseguem ordenados fabulosos a rirem-se da trouxice dos bem intencionados; mulheres, cuja idade já lhes não permite passar por columbinas, aos pulos para mostrar suas pinturas e os brilhantes, adquiridos sabe-se lá com que dinheiro; banqueiros falidos fingindo-se opulentos e cheios de dignidade e vergonha... E atiram todos serpentinas convencidos de que puxando as suas extremidades conseguem atrair os seus desejos.

Isto de brincar não é para todos!...

Deixámos os teatros e passámos ao Coliseu. Depois, a um club, onde os vaidosos e idiotas se entregam até de madrugada a uma decadência moral da maior baixesa que se pode imaginar. Gastam escudos às centenas e aos milhares e nos lares nem às vezes os vintens entregam para fabricar uma simples refeição. As tentações do «baton», do coty ou do Chipre (perdão, eu não falei em chispe), levam os homens à desgraça, à embriaguês dos sentidos, à ruína das suas casas e ao descrédito da sua vida. Qualquer espumoso ordinário é bebido e pago como se fôsse um necter ou uma preciosa bebida que embriaga e seduz.

Decadência, completa decadência.

Luz a rôdos, música, vinhos vaporosos, mulheres, e o homem sonha a conquista das musas arpejando lânguidas melodias, e assim consegue transpor a barreira invencível da felicidade; espelhos, cristais, flores, mais perfumes ainda, mais luzes, palavras bonitas e chistosas pela força dos licores, tudo aparece para a conquista da máscara formosa e gemem os cofres, aumenta a brutalidade dos desfalques, as aventuras sucedem-se como por encanto e a bola da infelicidade rola, rola e torna a rolar e o prémio é do «partido». Já não há suicídios. A vida evapora-se e nos lares arruinados entram a miséria e as doenças e, finalmente, a morte — êsse espantalho monstruoso parente do Carnaval.

É preciso saber brincar. É preciso ter «volúpia» para conquistar as simpatias para depois ser convidado a frequentar boas casas aonde no final da ceia e da festa, se pode trazer um bom chapéu, uma magnífica gabardine, um óptimo par de luvas, ou ainda, um anel de ouro ou uma carteira.

* * *

Este ano não houve brincadeiras como a que sucedeu na capital do Norte há 4 anos onde um brincalhão alarmou os bombeiros chamando-os telefonicamente para um suposto incêndio, de que resultou

um embate de dois carros de pronto-socorro dos Voluntários e Portugueses, que deu a morte a meia dúzia de rapazes que lutavam pelo bem do semelhante, mas temos a brincadeira dos açambarcadores que não deixa de ser perigosa.

Isto de brincar já não é para todos.

A Gazeta da Camionagem

A prepósito duma referência que fizemos, quando do aparecimento desta nóvel Revista, esta, no seu número de Janeiro, pretende responder-nos, armando-se em defensor desinteressado das causas do interesse público, perante as quais, se erguerá a sua implacável espada da razão.

Principia a dita Revista, por dizer que por acaso leram a nossa referência ao seu aparecimento. Ora, o acaso tem determinantes, e também nós lemos o seu número de Janeiro, por acaso. Contudo, teve uma determinante. É que recebemos do Director da «Gazeta da Camionagem», sr. Alfredo da Silva Ovelha, um amável cartão de agradecimentos, acompanhado do aludido número de Janeiro... Está pois historiado, o nosso acaso.

Houve um capítulo, onde a nossa atenção se prendeu: «...Sabemos o que queremos e para onde vamos, norteados sempre, quer a vida seja curta ou de longa duração, pela honestidade de processos...»

Por forma alguma, quando escrevemos sobre a aparição da «Gazeta da Camionagem» se nos afigurou que essa Revista não usasse de honestidade de processos... nem tal escrevemos.

Quanto às palavras que «...quando estiver em jogo a C. P. não nos esqueceremos de pedir a devida licença ao colega...», ficam-lhes bem, pois é preciso haver respeito... Assim é que é!

O diabo da carapuça de «carroceiro malcriado», deu que fazer na Redacção da Camionagem. Segundo dizem: viraram-na da frente para trás; da esquerda para a direita; de cima para baixo e, não a conseguiram enfiar... Das duas uma. Ou defeito mental ou físico, a isso obsteu. Que diabo, há tanto por onde colocar!...

E para finalizar diremos, que nos falta o espaço e tempo para tratarmos de assuntos sérios, quanto mais para nos ocuparmos de assuntos de somenos importância.

O túmulo dos regicidas

SEGUNDO o jornal «A Voz», o mausoleu-monumento aos regicidas António Buiça e Alfredo Costa, que se encontrava na rua n.º 9 do Cemitério do Alto de S. João, vai ser transferido para um talhão entre as ruas n.ºs 1, 17 e 19 do mesmo Cemitério constando que dele vão ser retiradas as mãos empunhando facho e a grillheta.

Será possível? Mais vale tarde que nunca...

Nobre descendente

O «Estado da Baía» entrevistou um funcionário reformado baiano, de 73 anos, que se casou há pouco e em terceiras núpcias, com uma rapariga de 20 anos.

O dito indivíduo declara-se pai de 44 filhos, o mais novo dos quais tem meses, e avô de mais de 100 netos.

Espera chegar aos 50 filhos. Vive na cidade da Carahyba, cujos habitantes são descendentes de índios «aymorés», (aqui está a glória) e portugueses contudo, parece também possuir um pouco de sangue espanhol, pois que aquela afirmação de esperar atingir os 50 filhos, deve ser uma «espanholada»...

Para olhar o futuro

SEGUNDO estatísticas oficiais, o número total de feridos do exército nacionalista que foram tratados nos hospitais durante a guerra civil ascende a 300.000. Cincoenta mil estão mutilados ou sofrem de doenças que os incapacitam para o trabalho normal. Há 300 mutilados a quem faltam ambos os braços ou as pernas ou estão completamente cegos. A 4.ª Bandeira da Legião teve 10.000 mortos e feridos durante a guerra. O efectivo desta Bandeira foi renovado 14 vezes.

Os Nossos Mortos

FRANCISCO ANTÓNIO PALMA DE VILHENA

Finou-se no passado dia 11 do corrente, o sr. eng.º agrónomo, António Palma de Vilhena, figura distinta, tanto pelo seu trato como pela sua ascendência, cuja competência profissional e superior inteligência atestam as suas inúmeras conferências e trabalhos realizados, alguns dos quais,



Engenheiro Palma de Vilhena

estão arquivados nas colunas desta Revista. Apesar da sua avançada idade, pois tinha 76 anos, o seu labor não conhecia ainda limites, tendo sido Director Geral do Ministério da Agricultura e Vice-Presidente do Conselho Superior de Viticultura.

O préstito fúnebre seguiu para Penafiel, onde repousa em jazigo de família.

À família enlutada, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta sentidas condolências.

D. MARIA DA PIEDADE FRAZÃO BAPTISTA

Paleceu na sua residência, Rua Coelho da Rocha, 48, r/c, E., a Sr.ª D. Maria da Piedade Frazão Baptista, respeitável senhora que contava 78 anos de idade, natural de Alcanede, que era sogra dos nossos amigos e colaboradores srs. Raúl Esteves dos Santos e José Amorim Pinto Serra, funcionários superiores da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Ao funeral assistiram inúmeras pessoas conhecidas e amigas da falecida.

A Raúl Esteves dos Santos e Sr. José Amorim Pinto Serra, especialmente, apresenta a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* o seu cartão de pêsames.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Foi iniciado um serviço especial rápido semanal, para passageiros na Linha de Loanda a Malange, utilizando um «automóvel de linha» (moto-car), veículo confortável e moderno recentemente adquirido no estrangeiro.

Este novo serviço destina-se, especialmente, ao transporte das malas do correio recebidas da Europa pela via aérea todas as terças-feiras em Loanda, podendo o «moto-car» transportar até cinco passageiros, com bilhete de 1.ª classe, acrescido duma sobretaxa de vinte angolares. O regresso e combinação horária permite aos passageiros uma demora de dois dias, em Malange ou em Loanda.

Este serviço, segundo notícias recentes, está despertando grande entusiasmo e agrado. Em Malange especialmente, os seus residentes têm feito largo uso deste melhoramento.

ÍNDIA

A «Southera Maratha» entregou no Ministério das Colónias um cheque de 24.900 libras, como participação das receitas de exploração do mesmo caminho de ferro no 1.º semestre de 1939.

— O Ministério das Colónias vai pagar à Companhia do Caminho de Ferro de Mormugão a garantia de juros correspondente à primeira prestação do actual ano económico, na importância de 1:406.600\$00.

MOÇAMBIQUE

As receitas dos Caminhos de ferro, camionagem, automóvel e portos da Divisão de Lourenço Marques foram de 755.111 libras durante o período de Janeiro a Agosto de 1939 — segundo nota fornecida à imprensa. Incluindo as rêdes de Inhambane, Quelimane e Moçambique, o total das receitas subiu a 814.551 libras.

O número de toneladas transportadas é de 1.166.291 na rede geral de Lourenço Marques; desenvolvidas em 424.965 toneladas de carvão; 178.494 toneladas de óleos; 166.393 toneladas de minério; e 396.439 de carga geral.

— Desde o princípio do ano que a «Transambezia Railway Company» aceita todo o tráfego de caminho de ferro com destino a Tête e outros pontos do rio Zambeze.

Os primeiros passos ...

Em Portugal refina-se já o petróleo e os seus derivados.

Uma organização modelar, visitada pela Imprensa

O Conselho de Administração da Sociedade Anónima Concessionária da Refinação de Petróleos em Portugal, vulgo SACOR, teve a gentileza de convidar a Imprensa a visitar as suas instalações em Cabo Ruivo, junto ao Tejo.

Para tal, colocou à disposição dos jornalistas, automóveis particulares, nos quais seguiam discretamente engenheiros e técnicos, que tinham a missão de elucidar os convidados, sobre o que iriam ver.

Decididamente o nosso Portugal é riquíssimo, tanto pelo seu solo, como pelas faculdades de trabalho que existem no nosso operário. Foi esta a impressão que colhemos da visita às importantes dependências da SACOR, onde, em tôdas as manifestações de actividade, a perfeição é mito. O que se fez naquela empresa, em pouco mais dum ano, honra os seus dirigentes.

Aquelas três horas que levámos a percorrer tórres de refinação, depósitos, maquinaria da mais variada, campos de tubos, instalações para operários, mantiveram-nos constantemente, em estado de latente curiosidade e expectativa.

* * *

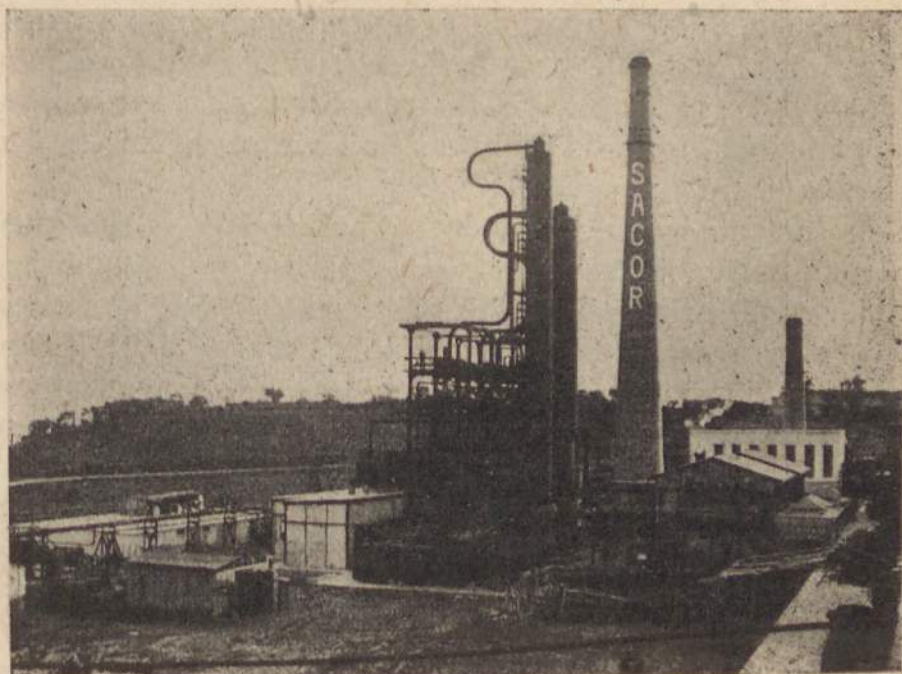
Após a pequena viagem que fizemos na companhia, dos engenheiros da SACOR, chegamos a Cabo Ruivo, onde aguardando os convidados se encontravam os srs. dr. Eduardo Fernandes de Oliveira, presidente do conselho de administração da SACOR; Martin Sain, vice-presidente; eng. Gago de Medeiros, secretário Geral; Joaquim de Oliveira da Silva e eng. José Duarte Ferreira, administradores; Eduardo Cohen, director geral; visconde de Botelho, secretário geral, e D. Pedro de Lencastre (Lousã), membro do conselho fiscal, cujo presidente, sr. prof. Beleza dos Santos, não pôde assistir, por

estar em Coimbra; eng.^{os} Aboim Inglês, Assis Caldeira, Martins Rodrigues, Adolfo Hascal, Director técnico da refinaria; João Gloss, Vasco R. Moita, o arquiteto Ferreira Cunha e Almeida Araujo autor das construções da fábrica.

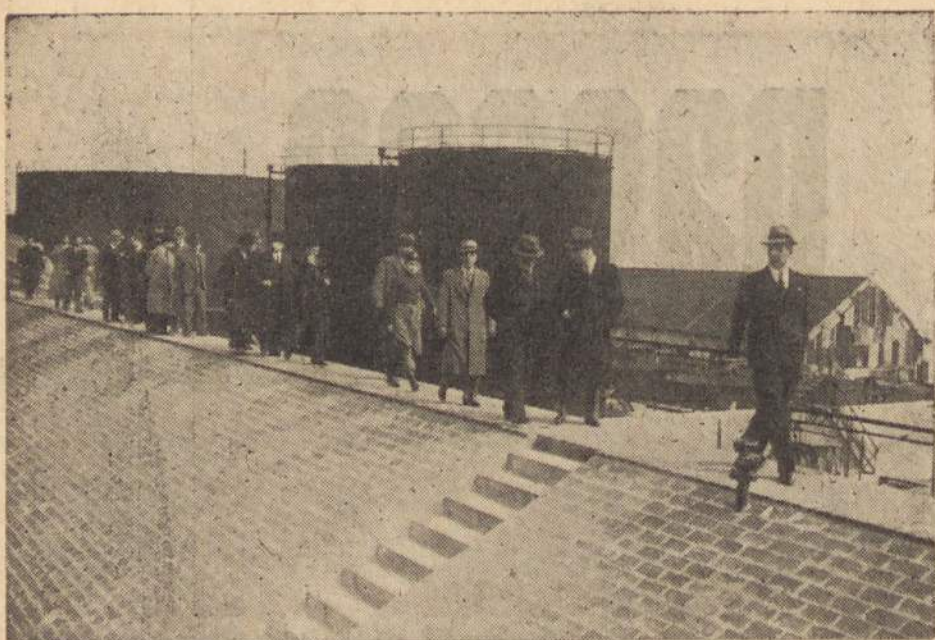
Segue-se um pequeno alto, para que todos se despojem dos seus isqueiros e fósforos, evitando assim alguma distração de fumador. Fracciona-se em pequenos grupos a comitiva, e principia a visita às instalações, onde em todos os pequenos pormenores, os jornalistas são informados por solícitos engenheiros da Empresa. Finalmente, o almoço, no qual, iniciando os discursos fala primeiramente: o sr. dr. Eduardo Fernandes de Oliveira, que proferiu o seguinte e curioso discurso:

Cumpre-me, em meu nome e no dos meus colegas do Conselho de Administração da SACOR, agradecer a V. Ex.^{as}, a honra da aceitação do nosso convite para esta visita.

Embora ainda demore algum tempo a inauguração oficial da Refinaria, tornava-se necessário alguma coisa dizer



Aspecto das colunas de destilação



Depois da visita aos grandes reservatórios

ao País sobre a realidade deste empreendimento e, portanto, impunha-se que Imprensa dêle tomasse conhecimento.

* * *

O programa de aproveitamento de tôdas as possibilidades económicas da Metrópole continha, como detalhe da maior oportunidade, o estabelecimento da indústria da destilação e refinação de petróleos brutos.

Pela Lei n.º 1.947, foram estabelecidas as bases que vinham reger a indústria e comércio do petróleo e seus derivados, e que permitiram a concessão, em 25 de Abril de 1938, do Alvará n.º 1, à conhecida Sociedade Redeventza, com a obrigação da constituição de uma sociedade nacional, única reconhecida proprietária da concessão contida no referido alvará.

Refere-se esta concessão à construção e exploração obrigatória de uma refinaria de petróleos, a primeira em Portugal, e à atribuição de um contingente de 50 % do consumo total do País em produtos petrolíferos.

Deve notar-se a circunstância muito interessante, de que nenhuma vantagem aduaneira é auferida pela concessionária.

Na base desta concessão se fundou a «Sociedade Anónima Concessionária da Refinação de Petróleos em Portugal (SACOR)», com um capital de quinze mil contos (Esc. 15.000.000\$), um terço do qual subscrito pelo Estado. A concessão comporta ainda para a concessionária a obrigação de, no prazo de 20 anos, ceder gratuitamente tôda a instalação, que assim passa para o Património do Estado.

A Sociedade SACOR iniciou as suas actividades em Agosto de 1938, isto é, logo após a sua fundação, tendo adquirido um terreno com 12 hectares, situado na margem direita do Tejo, em Cabo Ruivo, no local destinado a ser o centro industrial da capital. O terreno está bem situado, disfrutando de tôdas as facilidades de transporte visto ser servido pela principal linha do Caminho de Ferro, a do Norte, pelo rio e pela estrada.

Juntamente com o início dos trabalhos logo se encomendou uma série de reservatórios, o primeiro dos quais se completou no princípio de Dezembro de 1938. Estes reservatórios, com a capacidade de cerca de 50.000 m³, permitiram logo, desde o início, a importação de produtos petrolíferos e a constituição de uma importante reserva dos mesmos produtos.

Não foi descurado o problema que acarretaria para todo o sistema de distribuição existente em Portugal, o facto de ter sido concedido, a uma única entidade, o contingente de 50 % do consumo.

Abandonou a SACOR a possibilidade do benefício a obter da distribuição directa aos revendedores e consumidores e firmou, com as Sociedades importadoras e distribuidoras já

existentes, um acôrdo pelo qual uma grande parte da produção da refinaria é distribuída pelas organizações existentes no País à data do alvará.

O extenso trabalho de adaptação do terreno adquirido para a refinaria, ocupou um número muito considerável de operários: muitas centenas durante todo o período dos trabalhos e mais de um milhar em determinadas ocasiões. A este pessoal operário foi pago, até 31 de Dezembro passado, um total de férias que excede quatro mil e trezentos contos (Esc. 4.300.000\$00).

Sobre o apetrechamento indispensável para a indústria, impunha-se instalar o que de mais aperfeiçoado fôsse possível encontrar e assim se fez.

Grande parte deste apetrechamento tinha, necessariamente, de ser importada mas, com vista ao maior aproveitamento possível em matérias primas e material acabado, da produção nacional, conseguiu-se até ao fim de 1939, adquirir em Portugal um valor total de mais de dez mil e novecentos contos (Esc. 10.900.000\$00). Importou-se em material estrangeiro cerca de quinze mil e setecentos contos (15.700.000\$00).

A instalação do tratamento dos petróleos brutos foi posta a funcionar nos primeiros dias deste ano.

Esta unidade de tratamento compõe-se de:

- a) — Uma instalação de destilação atmosférica com aquecimento por retorta tubular («pipe-still»), com a capacidade de cerca de 500 toneladas diárias, podendo produzir *gasolina de aviação, gasolina de turismo, «white-spirit», petróleo para iluminação, petróleo para tractores, gasóleo* e diversas qualidades de *fueloil*.
- b) — Uma instalação semelhante, trabalhando pelo vácuo, com a capacidade de cerca de 200 toneladas por dia e podendo produzir *óleos lubrificantes ou asfaltos*.

As duas instalações são de tipo muito moderno, providas de um aperfeiçoado sistema de «controle», com funcionamento automático, reduzindo ao mínimo as possibilidades de acidente.

For exemplo, a instalação trabalhando pelo vácuo e que se destina ao fabrico dos óleos lubrificantes ou do asfalto, uma vez satisfeitas as necessidades da País, poderá ser utilizada no tratamento por destilação atmosférica de uma quantidade diária, suplementar, de 200 toneladas de petróleo bruto, elevando assim a capacidade de tratamento total da refinaria a cerca de 700 toneladas por dia, ou mais de 250.000 toneladas anuais. Esta quantidade poderia satisfazer ao consumo total do País e ultrapassa, em muito, a capacidade de tratamento prevista no alvará concedido pelo Estado.

Ao construirem uma refinaria com uma capacidade de tratamento superior àquela a que se haviam obrigado, os concessionários apenas tiveram em vista um menor custo por tonelada tratada e, bem assim, um futuro aumento do consumo actual,

É interessante seguir-se o processo da refinação dos petróleos brutos especialmente importados dos Estados Unidos da América do Norte em barcos apropriados e com uma capacidade de 8 a 12.000 toneladas.

O petróleo bruto importado é armazenado em grandes reservatórios, segundo as qualidades necessárias à obtenção dos diversos produtos petrolíferos, nas melhores condições de rendimento e qualidade.

O petróleo bruto passa primeiramente através de permutadores de calor onde, em circuitos separados, é aquecido pelos produtos quentes provenientes da destilação. Por este facto é pre-aquecido, facilitando assim o processo, e arrefece simultaneamente, uma primeira vez, os produtos da destilação. Em seguida, é refluído por meio de bombas para a nu-

merosa tubagem das retortas tubulares, onde será novamente aquecido a fim de atingir uma temperatura de cerca de 300° C e outra vez refluído, sempre por meio de bombas, para a parte inferior das colunas. Nestas colunas, de uma altura de cerca de 30^m, dá-se o fraccionamento do petróleo bruto em vários produtos, os quais, passando através dos permutadores de calor, acima referidos, são arrefecidos em instalações especiais, depositando-se por fim nos reservatórios de armazenagem.

Alguns produtos, como o «white-spirit», petróleo, óleos minerais, etc. são, quando necessário, submetidos a um tratamento de refinação dentro de instalações bastante complicadas e construídas segundo várias patentes de invenção.

O vapor necessário à fábrica nas suas diferentes pressões é produzido em duas caldeiras com a capacidade horária de 10 toneladas de vapor a 20 atmosferas. Uma destas caldeiras encontra-se permanentemente a funcionar, conservando-se a outra de reserva.

São também acionadas pelo vapor duas turbo-geradoras produzindo cada uma 200 KWHr. de energia eléctrica, sendo portanto uma só suficiente para as necessidades da fábrica, tanto no que respeita a força motriz como a iluminação, conservando-se a outra de reserva. Existe ainda uma outra reserva de recurso, constituída pela rede de distribuição das Companhias Reunidas, à qual se podem, com a maior facilidade, ligar todas as máquinas de consumo de energia eléctrica ou de iluminação da refinaria.

Toda a movimentação dos produtos é feita através de uma rede de tubagem de variadas dimensões (50-350 ^m/_m de diâmetro) e comprimentos, tendo sido utilizados na construção desta rede mais de 80 Kms. de tubos e mais de 2.800 válvulas.

A manipulação dos produtos efectua-se por intermédio de bombas, das quais cerca de 90, de vários tipos e dimensões (Simplex, Duplex do vapor, eléctricas e de débito proporcional), foram montadas juntamente com dois compressores de ar. Destina-se um certo número destas bombas ao movimento dos produtos para dentro dos grandes reservatórios de armazenagem, as quais se encontram agrupadas num edifício especial de onde, por meio de tubagem flexível, se pode dirigir os produtos para dentro de qualquer dos reservatórios desejado.

Construiu-se um parque, cujo já grande número de reservatórios será elevado a cerca de 120, com capacidade de 10 a 10.000 toneladas, num total de cerca de 77.000 ^m³. Os reservatórios de armazenagem foram providos de um sistema especial de refrigeração, por meio de irrigação, reduzindo assim ao mínimo a evaporação dos produtos.

Instalaram-se quatro bombas com um débito horário máximo de 450 toneladas, que aspiram a água do rio a fim de satisfazer as necessidades da refinaria; a água necessária às caldeiras é extraída de um poço e submetida, em instalação especial, a um tratamento químico para reduzir a sua dureza. No caso de necessidade, previu-se também uma ligação à rede de canalização da Companhia das Águas de Lisboa.

A entrega dos produtos destinados ao consumo é feita por meio de estações de enchimento de tanques, camions e vagões-cisternas. Uma tubagem especial liga a fábrica à ponte-cais para o carregamento de barcos e fragatas; várias linhas de Caminho de Ferro, traçadas no interior da refinaria permitem a expedição, por essa via, de vagões e vagões-cisternas.

Um vasto laboratório dotado de aparelhagem moderna permite rigoroso «controle» do fabrico e da qualidade dos produtos. Num outro edifício está instalada uma oficina de mecânica, onde todas as reparações necessárias se poderão efectuar imediatamente.

Dispensou-se o maior cuidado na instalação das medidas de protecção contra incêndio. Os reservatórios de armazenagem estão cercados de muros, portanto isolados, e ligados a

um edifício central de onde, por meio de uma tubagem especial, será projectada no local do sinistro, uma camada de espuma que apagará qualquer incêndio. Encontram-se ainda aparelhos lança-espuma, tanto do tipo portátil, como do tipo carrinho, desseminalados por toda a fábrica.

Um amplo edifício colocado à entrada da fábrica agrupará os numerosos serviços administrativos da refinaria.

O conforto dos funcionários e operários não foi descuidado, tendo sido construído outro edifício onde serão instaladas as cantinas, refeitórios, chuveiros, etc. Também ali será instalada uma enfermaria onde os médicos e enfermeiros privativos da Sociedade prestarão socorros urgentes.

* * *

De uma maneira geral pode dizer-se que todos os trabalhos foram concebidos e realizados com o máximo cuidado e segurança. Para a sua execução contribuíram vários técnicos estrangeiros; porém, na maioria dos casos, foi utilizado pessoal português cujas muito conhecidas faculdades de adaptação a trabalhos especializados, mais uma vez se tornaram bem evidentes.

Os trabalhos de construção da refinaria foram executados nas melhores condições possíveis. Como anteriormente se demonstra, a fábrica é caracterizada por uma grande flexibilidade que lhe permite a obtenção de todos os produtos petrolíferos de acordo com as necessidades do consumo, estando, sob o ponto de vista da qualidade, absolutamente à altura das exigências técnicas impostas pelo Instituto Português de Combustíveis.

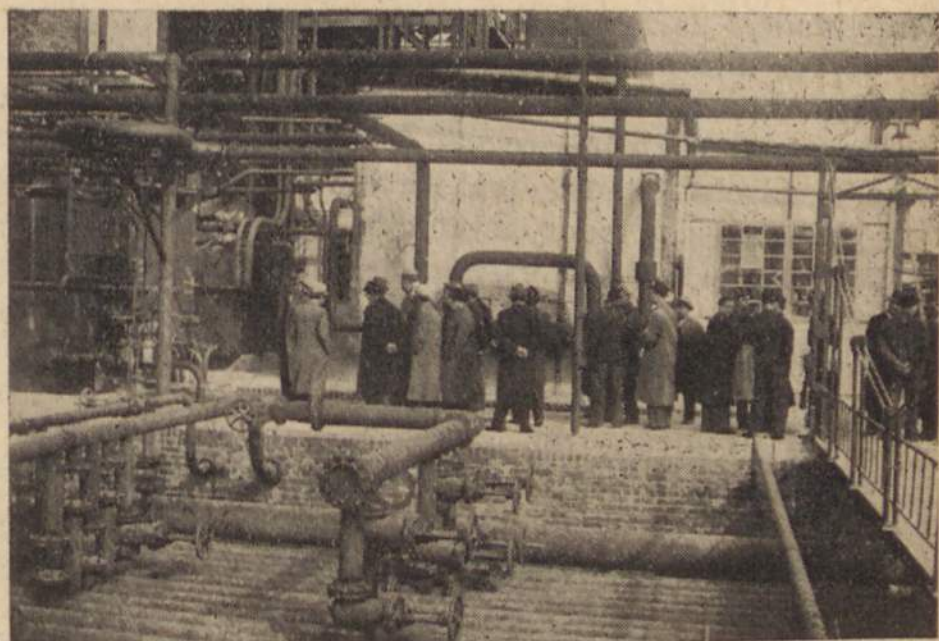
Foram previstas reservas de todas as instalações, de forma a encontrar-se assegurada a sua laboração contínua e permanente.

A Sociedade SACOR não se poupou a esforços a fim de apressar a vinda dos diferentes materiais cujo fornecimento fôra retardado em virtude da declaração da guerra. Assim, a construção de todas as instalações da fábrica pode prosseguir até final, tendo a refinaria sido posta a funcionar apesar de todas as dificuldades.

O funcionamento da refinaria será contínuo; o pessoal, quasi todo português, foi contratado em número suficiente para preencher os três turnos de substituição necessários.

Também a matéria-prima, o petróleo bruto, se encontra assegurada durante um longo espaço de tempo, tendo sido fretados os barcos necessários ao seu transporte, de forma a satisfazer com regularidade as necessidades do País em produtos petrolíferos.

Deve-se a concepção da construção da refinaria ao Ex.^{mo} Sr. Harold MOORE, perito-químico de Londres, muito conhecido e afamado pelos seus trabalhos, tendo sido executada sob o controle do pessoal superior e técnico do Instituto Português de Combustíveis.



Uma fase do recinto onde estão distribuídos os tubos de condução dos produtos

Deve ainda mencionar-se o facto do grupo financeiro representado na SACOR pelo Ex.^{mo} Sr. Martin SAIN, individualidade muito conhecida nos meios petrolíferos como sendo possuidor de grande energia e espírito de iniciativa, ter posto no cumprimento das obrigações iniciais do alvará e no seu desenvolvimento, uma dedicação notável, e mesmo excedido em capitalização as obrigações imediatas.

Em resumo:

Temos em Portugal uma refinaria bem apetrechada e admiravelmente localizada, quanto à posição geográfica, e com possibilidades, por tal facto, de que muito temos a esperar, no consumo interno e abastecimento das colónias.

Obteve-se, por esta forma, um elemento de estabilização de preços, como o público já verificou, sem que pela concessão fôsse dada qualquer vantagem aduaneira ou se agravassem os preços de venda.

Pode o País estar satisfeito, porquanto mercê da previsão do eminente Estadista que é Sua Excelência o Presidente do Conselho, Portugal realizou uma primeira e importante parte da sua política de petróleos.

Uma quente ovação de palmas coroou as últimas palavras do orador que brindou pelo Chefe do Estado, Presidente do Conselho e Ministro do Comércio.

Segue-se no uso da palavra o sr. dr. José Alvelos, do S. da Propaganda Nacional, que principia por prestar homenagem aos realizadores daquela grandiosa obra, agradece as palavras do presidente da SACOR e finaliza com um brinde por todos os presentes, com especial relêvo para os empreendedores de tão extraordinária empresa.

Fala seguidamente o sr. Martin Sain, vice-presidente do Conselho Administrativo da SACOR, que lê um discurso em francês, do qual conseguimos extrair o seguinte:

«O papel desempenhado actualmente pela Imprensa é universalmente conhecido e é inútil insistir na sua capital importância. Tornou-se-nos indispensável e, assim como não podemos passar sem carburantes — perdõe-se-nos esta referência profissional — também não nos é possível viver sem as informações diárias que esperamos com impaciência e avidez.

A Imprensa portuguesa sabe colocar-se à altura da sua missão. Util e instrutiva, ela é apreciável, não só pela riqueza de informações, que fornece ao público, como pela competência com que comenta todos os grandes problemas da actualidade,

Já foi dito o essencial sobre a primeira refinação de petróleo montada em Portugal e pessoalmente foi dado a conhecer aos presentes o que se fez. Orgulhamo-nos com o êxito desta obra, para a qual trabalhamos com ardor e sem nos pouparmos a todos os esforços. Apesar dos numerosos obstáculos que se nos opuseram desde o princípio da guerra, pudemos levar a cabo o trabalho começado e, terminada a instalação desta empresa, podemos assegurar que a SACOR fornecerá a Portugal tudo quanto lhe é necessário em matéria de carburantes petrolíferos.

Não há mérito algum, para nós, neste resultado. Desde a direcção até aos mais simples operários, não fizemos mais do que cumprir o nosso dever. Mas se algum título queremos reivindicar, é o de termos pôsto toda a nossa alma na realização desta obra que enriquece o património económico português com uma nova e importantíssima indústria.

Não devo deixar de mencionar os órgãos do Estado de que esta indústria é dependente e que tão benêficamente nos

auxiliaram e guiaram nos trabalhos de instalação da SACOR. Acima de todos, devemos prestar o preito do nosso reconhecimento ao grande estadista sr. dr. Oliveira Salazar que pelo seu génio, conquistou o apreço e estima do mundo inteiro. A ele pertence a iniciativa de criar em Portugal esta indústria, que deve assegurar-lhe a independência em matéria de carburantes, instituindo o controle dos preços e assegurando a constituição de «stocks» importantes de todos os ramos deste produto. Estas duas medidas, a primeira regulando o consumo e a segunda assegurando definitivamente os fornecimentos ao país, sobretudo em períodos críticos como o que atravessamos, são mais uma justificação desta empresa.

Mas o sr. dr. Oliveira Salazar não tem somente o mérito de trazer inovações úteis. Pelo seu admirável exemplo de abnegação e trabalho assíduo em benefício do país, conseguiu S. Ex.^a estimular o povo português, a começar pelos que o rodeiam na sua obra.

Nisto, meus senhores, devo fazer-lhes uma confissão final — e para os jornalistas não costuma haver segredos: foi seguindo o exemplo de Salazar que triunfámos na realização desta obra».

Nova salva de palmas, ecoou em louvor de tão interessantes palavras.

O sr. dr. Josué Trocato, fala também, elogiando a SACOR e por último, encerrando, o sr. eng.^o Vasco Ribeiro Moita, Chefe da Secção Mecânica, que elogia as qualidades do operário português, e põe em relêvo o trabalho do seu assistente sr. Manuel Marques, mestre geral da mecânica da Refinaria.

Ao terminar foi muito aplaudido.

* * *

Deixámos a futura «Cidade Industrial» de Cabo Ruivo, gratos por tantas gentilezas do seu pessoal directivo, plenos de satisfação e certos de que obras, como a da SACOR, elevarão Portugal ao nível daquilo que merece e é capaz.

A mudança da hora e o horário dos combóios para Espanha e França

Depois da conferência que se realizou em Biarritz entre os delegados ferroviários Portugueses, Espanhois e Franceses, ficou assente que no dia 25 — dia da mudança da hora — o «Sud» sai de Paris às 8,10 chegando a Lisboa às 20 horas. A saída do «Sud» de Lisboa faz-se às 12 horas chegando a Paris às 22,58.

Nos serviços de fronteiras, durante o período de guerra os passageiros têm de perder uma hora na fronteira espanhola e outra hora na fronteira francesa para fiscalização de bagagem, passaportes e cambiais.

Os bairros-cidades da Cidade de Lisboa

Por REBELO DE BETTENCOURT

Para muitas pessoas, principalmente para os forasteiros apressados, Lisboa resume-se ao Rossio e aos seus cafés, e para elas ainda os arredores da capital pouco mais além vão da rua da Palma, da Rotunda, da Praça do Brasil, do Jardim de Santos, quando não limitam, por preguiça ou indiferença, a cidade ao Cais do Sodré...

Essas pessoas possuem de Lisboa uma idéia errada. Há cem anos, talvez, isso tivesse sido assim... Mas, com os progressos da viação pública, os pequenos e modestos bairros que circundam a baixa, viram aumentada a sua população e avolumada a sua importância. A «baixa» estendeu os seus braços tentaculares em tôdas as direcções, e os bairros converteram-se, pouco a pouco, em novas cidades, com os seus jardins, os seus cinemas, os seus cafés e os seus grandes estabelecimentos comerciais. E de tal maneira essas pequenas «cidades» se desenvolveram que os seus moradores só em casos extraordinários veem à «baixa»...

E êsses bairros-cidades integraram-se de tal modo na cidade de Lisboa, que deixaram de ser os seus arrabaldes para fazerem parte do corpo da linda cidade tentacular, que há-de ser um dia, num futuro não muito distante, uma das maiores da Europa, ela que é de há muito uma das mais alegres, mais bonitas e pitorescas.

Têm os bairros de Lisboa as suas características, a sua personalidade. Mas essas características e essa personalidade, é que dão carácter, beleza e riqueza de pormenores à capital.

Campolide

Campolide é a primeira estação do Caminho de Ferro que se encontra à saída do túnel da Avenida da Liberdade.

Foi neste bairro que se fundou o Colégio de Maria Santíssima Imaculada, mandado erigir pelo falecido padre Carlos Rademaker, em 1858, celebrando-se no dia 21 de Junho dêsse ano a inauguração com uma festa solene a S. Luís Gonzaga. Este Colégio é muito importante. No dia 8 de Dezembro de 1903 celebraram-se pomposos festejos em honra da Virgem da Conceição, padroeira do Colégio.

O que mais extasia e empolga o visitante quando chega à estação de Campolide é o Aqueduto das Aguas Livres — considerado monumento nacional — que tanta admiração tem despertado nos viajantes estrangeiros. Esta grandiosa obra foi construída de 1729-48 por diligência de Cláudio de Amaral, sob o risco dos engenheiros Manuel Maia e Custódio Vieira, orçando a despesa total por 13 milhões de cruzados.

O Aqueduto, que recebe a água da Ribeira das Aguas Livres, tem o comprimento total de 18.605 metros desde o olival do Santíssimo em Caneças até à Casa da Agua nas Amoreiras, isto sem falar nos ramais posteriores com os quais atinge o comprimento de 59.838 metros. A galeria vai durante 4.650 metros subterrânea e passa

sobre 109 arcos de cantaria, tendo o cano coberto de abóbada 137 claraboias.

O passeio dos Arcos esteve, até 1844, aberto ao trânsito público, sendo muito concorrido pelos pequenos negociantes e vendedores dos arredores. Nêste ano fechou-se, após os crimes de Diogo Alves, que de aqui precipitou várias das suas vítimas, e alguns suicídios que nele se deram. O Aqueduto tem 35 arcos, sendo de volta inteira os 18 primeiros do lado de Lisboa e os 3 últimos do lado do alto da Serafina, e os 14 restantes ogivais. O maior deles, o arco grande tem 65,29 metros de altura e 29 de largura.

O bairro de Campolide é um dos mais populosos e mais saudáveis de Lisboa. Existe ali uma casa de saúde e foi lá que a iniciativa particular construiu inúmeros prédios e moradias. Isso prova que o bairro é arejado, higiénico, verdadeiramente saudável, impondo-se pela sua situação, banhado de sol, em frente à Serra de Monsanto, recebendo, por isso, o bom ar do campo.

Não é supérfluo lembrar a espantosa actividade do bairro de Campolide no domínio do comércio e da indústria, o esforço dos homens que se encontram à frente da Câmara Municipal e da Junta de Freguesia do bairro, o notável espírito de ordem, de

disciplina e de patriotismo dos seus operários.

Artéria comercial e industrial das mais importantes da capital, o bairro de Campolide não adormeceu à sombra de conquistados louros e tem trabalhado sempre, sempre, movido por um sentimento de alto patriotismo e guiado, através de tudo, pelo prestígio do país. Pequenas lojas e oficinas que existiam há poucos anos transformaram-se em grandes e poderosas casas comerciais e industriais, onde trabalham milhares de braços e com os quais a Nação lucra, moral e materialmente. O Bairro de Campolide espanta pela sua actividade, pelo seu movimento, espalhando alegria, desenvolvendo o trabalho, enriquecendo o País. As suas fábricas e oficinas, os seus estabelecimentos de venda, as suas escolas oficiais e particulares, os seus clubes desportivos, as suas construções, as suas formidáveis instalações ferroviárias — representam um valor de muitos milhares de contos. É uma artéria que tem progredido muitíssimo não só devido à actividade do seu povo e dos seus homens de negócio, como pelo auxílio do Estado Novo e pelo trabalho árduo do Município. Em poucos anos ressurgiu, pode dizer-se, um bairro quasi novo, um bairro moderno, magnífico, de ruas largas e asseadas, profusamente iluminadas — eloquente afirmação do que vale o trabalho e do que valem as qualidades dum povo e dos homens que o dirigem.

O bairro de Campolide é em tudo e por tudo uma zona activa de trabalho onde formigueia uma população que vive nos

estabelecimentos comerciais e industriais de febril movimento e dinâmico labor. Recolhe-se uma agradável impressão de grandeza e de ambiente moderno ao entrarmos neste bairro. Tudo ali está perfeitamente coordenado e organizado, conciliando-se todos os interesses do público, por forma que na verdade nos surpreende.

A Junta de Freguesia, núcleo de homens de decidido espírito de iniciativa e animados duma boa vontade inquebrantável, têm pugnado com a maior dedicação pelos interesses do populoso bairro, cuidando não só de atender às aspirações e às necessidades que dizem respeito ao progresso do velho burgo como também aos dos seus paroquianos.

GARAGE DE CAMPOLIDE

O automobilismo tomou, nos últimos anos, tal desenvolvimento em Lisboa que as indústrias com elle relacionadas progrediram também extraordinariamente, acompanhando o acelerado ritmo desse contínuo aperfeiçoamento. E o automóvel, considerado, outrora, objecto de luxo, é hoje julgado, verdadeiramente indispensável como elemento de trabalho para actividade de numerosas pessoas e entidades.

Para seguir a par e passo este desenvolvimento, a Garage de Campolide, situada na rua Vieira Lusitano, 17 (Telefone 45 871) em Lisboa, aperfeiçoa, sem descanso, os seus métodos de trabalho, conquistando a simpatia dos automobilistas, e vendo que esse labor não é esquecido, pois o público, compreendendo-o, prefere-a. Instalada em óptimo local, a Garage de Campolide dispõe de pessoal competente e seleccionado, estando porisso habilitada, sem demoras e com absoluta confiança, a prestar assistência aos automobilistas, especialmente àqueles que residem no bairro de Campolide.

Recomendamo-la, portanto, aos nossos leitores.



Aspecto da fachada do Colégio Sanches de Brito

Colégio Sanches de Brito

6, RUA CONDE DAS ANTAS, 14, 1.º

(Campolide) — LISBOA — TELEF. 4 5576

INSTALAÇÕES MODELARES, COM TODOS OS REQUISITOS DA MODERNA PEDAGOGIA, ENSINO INFANTIL, INSTRUÇÃO PRIMÁRIA E ADMISSÃO AOS LICEUS —

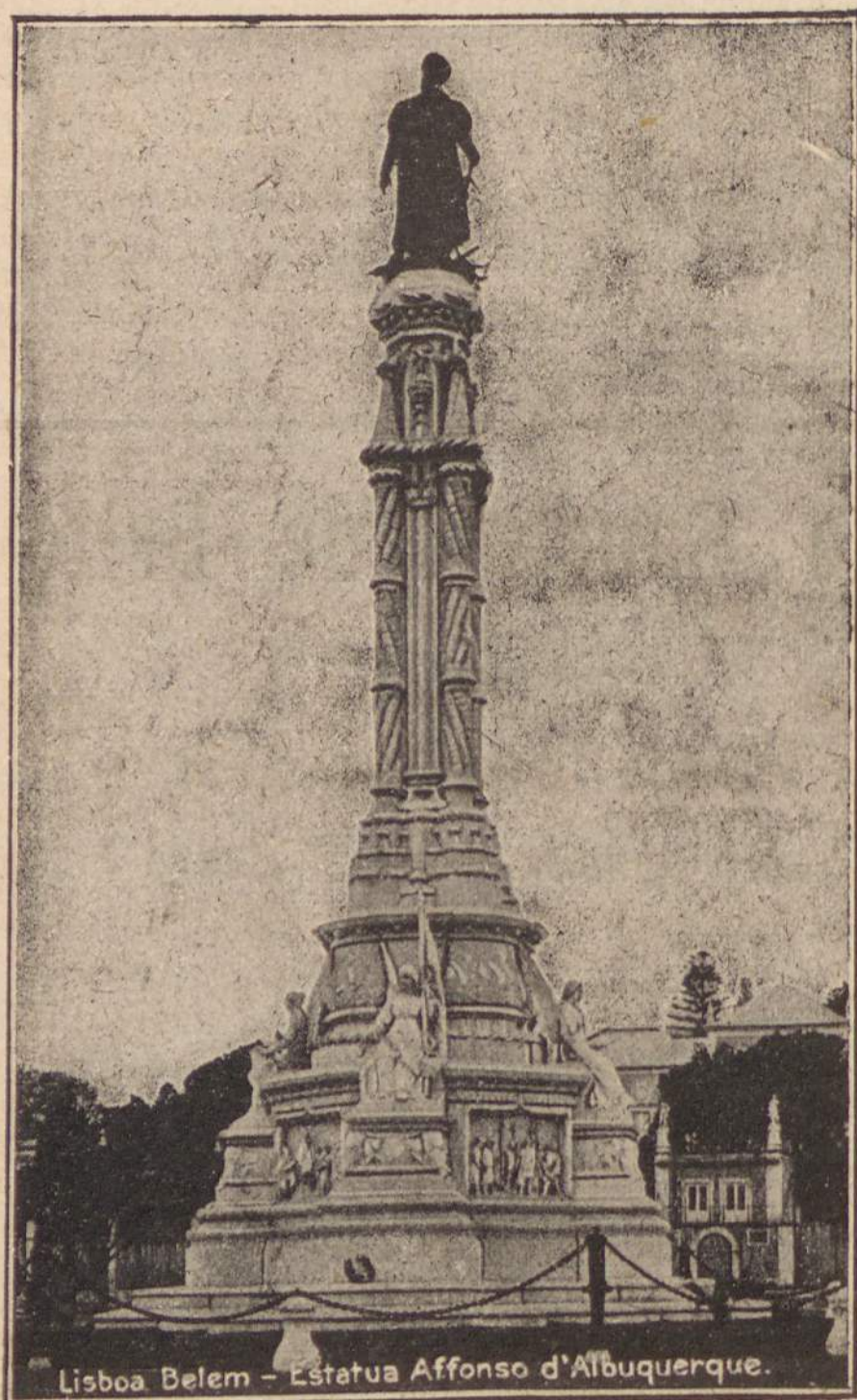
Oficinas de reparações de automóveis

FONSECA & MIRANDA, L.^{DA}

As oficinas de reparações de automóveis da firma Fonseca & Miranda, L.^{da}, situadas na rua Marquês da Fronteira, 70-A (a Campolide) Telefone 50 237, é um dos mais importantes e progressivos estabelecimentos industriais de Lisboa.

Possuindo variados e modernos maquinismos e um numero grupo de bons operários especializados, os srs. Fonseca & Miranda, L.^{da}, trabalham sem receio de confrontos a soldaduras a autogénio e a electricidade. Além de possuírem um carro de pronto-socorro, têm secções de mecânica geral, ajustagem de motores, electricidade, batechapa, estofador, pintura à pistola, cargas de baterias, etc.. A direcção das oficinas, pela sua larga experiência e saber, resolve os mais intrincados problemas de mecânica, constroi peças e repara motores.

Eis umas oficinas de mecânica que os automobilistas e industriais em geral devem preferir, não só por ser um estabelecimento reputado como por dispôr de uma brigada de competentes e experientes técnicos para reparar tôdas as marcas de automóveis, camions e motores industriais o mais rápido e económico que é possível, de forma a satisfazer a sua vasta clientela.



Lisboa Belem - Estatua Affonso d'Albuquerque.

Telefones { Exped. 38-132
Contabil. 38-111

LUIZ RIBEIRO & C.^A, L.^{DA}

ESTANCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

DEPÓSITOS
Avenida de Chelas, L. R.
Trav. da Manutenção, 10
Rua da Manutenção, 30

ESCRITÓRIO
Rua da Manutenção, 22
FÁBRICA
Rua da Manutenção, 28

XABREGAS - LISBOA

Farmácia**BANHA**

Laboratório dos produtos SANOVITA
MOSCAVIDE

Telefone 118

PULMO SERINA

Xarope muito agradável

Acalma imediatamente a tosse

Colégio PROGRESSO DE CAMPOLIDE

FUNDADO EM 1925

Instrução Primária - Admissão aos Liceus - Francês

Rua de D. Carlos de Mascarenhas, 70

(perto do terminus dos carros de Campolide)

Director: ALBERTO DA CUNHA PIRES

Prof. do Ens. Primário e Liceal

António Lopes de Oliveira

Representante do papel Heliográfico

«**SPLendid**»

ARTIGOS DE ESCRITÓRIO E DESENHO

RUA D. CARLOS MASCARENHAS, 43

Telefone 46 273 — LISBOA — PORTUGAL

ELÉCTRICA DE CAMPOLIDE

DE

JOAQUIM DAS NEVES

Artigos para Electricidade

Canalizações de Água e Gaz

Reparações de Motores

Eléctricos / T. S. F.

R. Marquez de Fronteira, 157-A — LISBOA

TELEFONE 43310

TELEFONE 44168

Carpintaria Mecanica

DE

Benjamim António Duarte

CONSTRUCTOR CIVIL

LISBOA

RUA DE CAMPOLIDE, 51-A

O Barateiro de Campolide

PACHECO, L.^{DA}

Fanqueiro — Retrozeiro — Camisaria — Malhas, etc.

Vendemos tudo aos preços mais baixos
do mercado porque só compramos a dinheiro

R. DE CAMPOLIDE, 76
TELEFONE 4 1839

LISBOA

P. LUÍS DE CAMÕES

LAGOS

COSTA & SANTOS, L.^{DA}

Madeiras e Materiais de Construção

Drogas, Perfumarias, Tintas, Cimento, Ferragens,
Ferramentas, Louças de Ferro Esmaltado e Alumínio,
Talheres e Quinquilharias, etc., etc.

TELEFONE N.º 4-7959

161, Rua Marquês de Fronteira, 161-A e 163-A

LISBOA

Doça do Bispo

*Grande colmeia de energias
onde não se desperdiça
a mais pequena boa vontade*

Por FAUSTO GONÇALVES

Quem visita Xabregas, Beato e Poço do Bispo fica desde logo com uma impressão agradável por verificar que ali tudo é movimento e alegria. São as fábricas de moagem e de cortiças em plena laboração; são as oficinas de tanoaria e armazéns de vinhos em grande actividade; são os cais de Caminho de Ferro com idas e vindas de combóios, onde um serviço modelar faz movimentar muitas toneladas de mercadorias; é, enfim, o esforço de milhares de braços ao serviço da vida económica do país, a concorrer para a prosperidade da Pátria.

Poço do Bispo, bairro dos mais populosos da cidade de Lisboa, grande pela sua extensão, enorme pelo que nele se contém, formidável pelo que elle pode vir a ser, consegue interessar de verdade todos quantos o conhecem, fornecendo-lhes os elementos de vitalidade que o têm desenvolvido não só para o bem dos que nele labutam pela vida, como para o bem geral do país.

Tôdas as indústrias do bairro, desde Xabregas até Braço de Prata, têm atingido grande desenvolvimento nos últimos anos, dispondo hoje de recursos que muito contribuem para o colocar num elevado nível. Lisboa tem, por isso, nesta artéria uma parte do seu progresso e o amor sagrado da Pátria tem também ali uma expressão eloquente — acima de tôdas as paixões, como um pavilhão de serena confiança nos

destinos do país, desfraldado vitoriosamente nesta hora de ressurgimento.

Poço do Bispo, com o seu trabalho honesto e proveitoso, pode considerar-se uma grande colmeia de energias onde se não desperdiça a mais pequena boa vontade e está constantemente, como salutar exemplo de civismo, a consolidar o prestígio da capital.

A principal edificação histórica que se salienta nesta artéria é o magestoso palácio da Mitra, aumentado e reformado no século XVII pelo arcebispo D. Luís de Souza, reconstruído pelo cardinal D. Tomás de Almeida, e onde morreu, em 1845, D. Fr. Francisco de S. Luís (Cardial Saraiva). O palácio, cujas linhas, cheias de equilíbrio, contrastam com as oficinas e armazéns que povoam o bairro, tem a fachada principal para o rio, sendo exteriormente decorado de ricos azulejos. Pela parte de traz da quinta da Mitra fica o Asilo de D. Luís, instalado desde 1874 no antigo Convento de Nossa Senhora da Conceição de Marvila, de freiras brigitanas, fundado em 1660 pelo arcediogo da Sé de Lisboa, Fernão Cabral, e ainda decorado, nos topos dos bancos dos antigos dormitórios, com bons azulejos do século XVII.

Poço do Bispo é merecedor de que tudo se faça para o desenvolver, pois, quanto se lhe der, elle o devolverá fortemente valorizado.

TELEFONE 38-251

Americo das Neves Cortez

Vinhos, aguardentes e seus derivados

Rua do Assucar, 84-86

POÇO DO BISPO

LOJA NOVA de Nogueira & Mourão

FAZENDAS

RETROZEIRO, MALHAS E TECIDOS DE ALGODÃO E LÃ

R. Zófimo Pedroso, 58

POÇO DO BISPO

DESPENSA DO GRILO

MERCEARIA

Especialidades em cafés puros e lotados moídos à sua vista
Carnes defumadas da Província.—Presuntos e Paos de Lamêgo
Sortido variado de bolos finos e frescos recebidos directamente

RUA DO GRILO, 124

LISBOA — Praça do Comércio (Antigo Terreiro do Paço)
vendo-se ao fundo o Arco da Rua Augusta

11, Rua Zófimo Pedroso, 13

Telefone 38-136 — LISBOA

Especialidades Farmaceuticas

ARTIGOS DE BORRACHA

PENSOS ESTERILISADOS

Colares VIUVA GOMES

O MELHOR VINHO DE MESA — Marca fundada em 1808

Vinho Comum

Vinho Moscatel de Setúbal

((Canário))**((Fernandes))**

PROPRIETÁRIOS:

VICTOR GUEDES & C.^a

PEDIDOS PARA:

RUA DOS FANQUEIROS, 97 A 99

TELEFONE 25567

L I S B O A

MANUEL LOURENÇO RIBEIROOficina de cabos para vassouras de palma,
: : : piassaba, pinceis, etc., etc. : : :

CALÇADA DE D. GASTÃO, 9 — Telef. 38.296

L I S B O A

ESTANCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRASTelefones { Exped. 38-132
 { Contabil. 38-111**Luiz Ribeiro & C.^a, L.^{da}**DEPÓSITOS
Avenida de Chelas, L. R. XABREGAS Rua da Manutenção, 22
Trav. da Manutenção, 10 LISBOA FABRICA
Rua da Manutenção, 30 Rua da Manutenção, 26**Vinícola Fonseca, L.^{da}**

VINHOS E SEUS DERIVADOS

Armazém e Escritório:

TELEF. 38-260

25, RUA DA MANUTENÇÃO, 27

XABREGAS—LISBOA

**SAPATARIA E CHAPELARIA POPULAR
DE TEODORICO DA SILVA**Executa todos os trabalhos pertencentes à sua indústria
com rapidez e perfeição.—Fabricação especial em mo-
delos para senhoras.—Especialidade em botins tipo
alentejano e Mocidade Portuguesa.—Preços sem com-
petência.—Não se responsabilisa pelos consertos não
: : : : retirados por mais de 60 dias : : : :

4, Rua Direita de Marvila, 6—Poço do Bispo—Telef. 38 257

TELEFONE 38-192

P. GANIGUER

FABRICANTE DE ROLHAS DE CORTIÇA

CALÇADA DO GRILO, 5 E 7

LISBOA

TELEFONE 38-048

JOAQUIM DE SOUSA SILVESTRE

OFICINA DE TANOARIA

Tanoaria e Escritório
RUA DIREITA DE MARVILA, 52
(PÁTIO DO BATISTA)**MARVILA**
LISBOA

TELEFONE 38 247

BOUZÓ, MARTINEZ & C.^A

ARMAZEM DE VINHOS E SEUS DERIVADOS

RUA CAPITÃO LEITÃO, 80

LISBOA

**A. LOPES BARATA, L.^{DA}****VINHOS****E****SEUS DERIVADOS****LISBOA**

Telefone 38-125

Rua José Patrocínio, 39

POÇO DO BISPO

TELEFONE 38-007

BALTASAR DA SILVA & C.^A, L.^{DA}

FABRICANTES DE CORTIÇA E SEUS DERIVADOS

Praça de David Leandro da Silva, 20**POÇO DO BISPO****PORTUGAL****LISBOA**

TELEGRAMAS "JULI" LISBOA

TELEFONE 38-109

J. GONZALEZ SANCHEZADUELAS, ARCO DE FERRO,
BARRO ESPANHOL,
AZEITONAS TIPO ESPANHOL

ARMAZEM:

R. do Assucar, 81 a 85

LISBOATELEFONES { MONTIJO 206
P. BISPO 38-050**ADELINO RODRIGUES PEREIRA**

Vinhos e seus derivados para consumo

ARMAZENS E ESCRITÓRIO

Quinta da Espinhosa

R. Pereira Henriques, 30

SARILHOS GRANDES

POÇO DO BISPO

MONTIJO**LISBOA****JOSÉ ANTÓNIO JÚNIOR**

COM

Estância de Madeiras e Serração

ESCRITÓRIO E ESTANCIA:

Rua do Assucar, n.ºs 87 a 91—BEATO—LISBOA

Telefone 66—POÇO DO BISPO

Serração — Rua Direita de Xabregas, 85 — LISBOA
Depósito — Travessa do Enviado de Inglaterra, J. B.
(a Santa Marta)

TELEFONE 4 5281 SERRAÇÃO 2 9058

Sueursal: SACAVÉM DE BAIXO (JUNTO À PONTE)

OFICINA DE SERRALHARIA, TORNOS MECANICOS E FORJA

DE

ANTÓNIO PAULA PAIVA

Encarrega-se de todos os trabalhos mecânicos e civis, montagens, reparações de máquinas de vapor, motores a gás rico, gás pobre, gasolina e modificações dos mesmos para trabalhar a óleos pesados e outras máquinas diferentes; noras movidas a força motriz e animal, bombas de todos os sistemas e para todas as aplicações, encanamentos de ferro preto : : e galvanizado e seus pertences, etc., etc. : :

Calçada do Grilo, n.º 27-BEATO

TELEFONE 38 256 (P. B.)

Júlio Ribeiro

REPARAÇÃO DE AUTOMÓVEIS
E SOLDADURA A AUTOGENE

22-RUA FERNANDO PALHA-24
POÇO DO BISPO

LISBOA**MÁRIO DE CARVALHO, L.^{DA}**

OFICINA DE TANOARIA E SERRAÇÃO

Fornecem vasilhame para embarques de vinhos, azeite, peixe, drogas, frutas secas, etc. — Reparções em todo o género de vasilhame, serragem em madeiras para a sua indústria. — Batoques de madeira : : : : : : : : : : :

CALÇADA DE D. GASTÃO, 7

Telefone 38 002 — XABREGAS

LISBOA

TELEFONE 38-252

JOAQUIM ANTÓNIO LOPES GUEDES

MOBILIAS DE TODAS AS QUALIDADES
:—: COLCHOARIAS E DIVANS :—:

Encarrega-se de todos os trabalhos concernentes à sua arte

Rua Vale Formoso de Baixo, 42—POÇO DO BISPO

L I S B O A

FÁBRICAS:

Lisboa — Xabregas — Telef. 38.020
Pampilhosa do Bolão — Telef. 14
Pombal — Telef. 32
Farminhão — (Vizeu)

TELEGRAMAS: TABOINHA—LISBOA

Empresa Industrial de Madeiras, L.^{da}FÁBRICAS DE SERRAÇÃO E ARMAZENS DE MADEIRAS
CAIXOTARIA MECANICA

— Madeiras para construção serradas e aparelhadas —

— Madeiras serradas em pacotes para exportação —

Séde: Xabregas**LISBOA****Serralharia Mecânica Fidelidade, L.^{da}**GERENTE TÉCNICO: **JOAQUIM VIÇOSO**

Oficinas de reparações de Camions,
Camionetes e Carros ligeiros. — Espe-
cializados em reparações de molas. —
Gasolina e Óleos. — Recolha de car-
ros. — Fundição de metais. : : : : :

17, Calçada do Grilo, 19**BEATO**

TELEFONE 38-282

LISBOA

TELEFONE 38 059

PARADA & FERNANDEZ, L.^{DA}

ARMAZEM DE VINHOS
E SEUS DERIVADOS

ARMAZEM:

RUA CAPITÃO LEITÃO, 90 e 94
(Esquina da Rua José Domingos Barreiros)

POÇO DO BISPO**LISBOA****SAPATARIA BRAÇO DE PRATA**

DE

ALBERTO DE SOUSA

Calçado de todas as qualidades para homens,
senhoras e crianças, elegante, sólido e barato.
— Luxo e economia. — Execução perfeita de
medidas pelos últimos modelos e consertos
— em todo o género. —

15, Rua Vale Formoso de Baixo, 17 — LISBOA

Moscavide

Os seus melhoramentos e as suas aspirações

Moscavide é uma povoação pertencente ao Concelho de Loures, actualmente cheia de movimento, muito asseada, próspera e de vida intensa, ligada a Lisboa por inúmeros combóios.

No futuro será uma terra notável pelos seus arruamentos, edifícios, oficinas, estabelecimentos comerciais, etc..

Se não é muita a beleza panorâmica dos seus arredores, Moscovide nem por isso deixa de ser interessante, e até grandiosa, por vezes, na sua actividade constante e febril.

Os melhoramentos realizados em toda a povoação impõem-se pela sua vastidão e pela rapidez com que foram levados a efeito pela Câmara Municipal de Loures, cujos homens não se têm poupado a esforços no sentido de levar a bom termo a sua espinhosa missão.

Moscavide demonstra claramente, aos olhos dos visitantes, ser uma terra amante do Progresso. Tem prédios e estabelecimentos que se podem comparar aos das grandes capitais, e dispõe duma magnífica avenida alcatroada que é o seu maior orgulho e honra sobremaneira o concelho.

Além da apreciável obra já levada a efeito no campo das realidades, pensa-se em dotar a povoação de outros melhoramentos. Quando ali estivemos de visita falámos com o sr. Fernando Duarte, presidente da Junta de Freguesia, que nos disse:

— Pensa-se em construir em Moscovide um cinema moderno, obra que virá satisfazer as aspirações da população, e este ano, por ocasião das Festas dos Centenários, será inaugurada a Escola Primária.

— Quais são as aspirações mais instantes da população? perguntámos.

— A construção duma marquise no apeadeiro do Caminho de Ferro, as obras da canalização das águas e a construção de um novo mercado.

Depois, o sr. Fernando Duarte continuou:

— Moscovide, como vê, de um asseio irrepreensível, tem campos férteis e o seu movimento comercial e industrial em todos os ramos representa também um valor importante. É uma terra pequena, mas em toda ela sopra um vento forte de renovação que impulsiona as melhores energias e leva a grandes realizações.

E a terminar:

— Todos nós, os componentes da Junta, sabemos compreender a hora que o país atravessa, e os habitantes de Moscovide colocam-se resolutamente na senda do progresso que trilham com entusiasmo — mas também com justificada prudência.

O que acima fica mencionado deixa bem evidente a dedicação e actividade de quantos em Moscovide e no Município de Loures têm sabido trabalhar, honrando eloquentemente a Terra Portuguesa.

Padaria Central de Moscavide

DE MANUEL J. DA SILVA

**A casa que melhor serve o público
pelo seu esmerado asseio****AVENIDA DE MOSCAVIDE D. O. S.**

TELEF. MOSCAVIDE 125

FARMÁCIA BANHA

Laboratório dos produtos SANOVITA

MOSCAVIDE

Telefone 118

P U L M O S E R I N A

Xarope muito agradável—Acalma imediatamente a tosse

LEITARIA MIMOSA

de Maria Rodrigues Gageiro Afonso

PASTELARIA—CHOCOLATES—VINHOS DE PASTO E DO PORTO
TABACOS, ETC.—PREFIRAM SEMPRE ESTA CASA**MOSCAVIDE****António Fernandes da Fonseca**Mercearia—Vinhos—Comidas—Azeites—Vinhos recebidos
directamente do Cartaxo—Licores finos—Xaropes—
Aguardentes—Vinhos de Pasto—Gêneros de 1.^a qualidade**Avenida de Moscavide—Telef. 105****M O S C A V I D E****António Augusto da Rocha**

ALFAIATE

Encarrega-se de todos os trabalhos pertencentes à sua arte
—Preços sem competência—Tem sempre o maior Stock de fazen-
das nacionais e estrangeiras aos melhores preços**AVENIDA DE MOSCAVIDE, J. J. S. 1.^o**
LISBOA**ALFAIATARIA PROGRESSO**

DE

Artur Lopes dos Santos**Fornecedor do pessoal da C. P.**

Telefone 38196 Estrada de Moscavide—OLIVAIS

ESTANCIA DE MADEIRAS**FRANCISCO DOS SANTOS**

Ainda está na memória de todos o terrível incêndio que destruiu, há tempos, em Moscavide, a estância de madeiras do conhecido industrial sr. Francisco dos Santos. Para continuar a impôr-se no conceito do público este nosso amigo não hesitou em reconstruir



FRANCISCO DOS SANTOS

o seu estabelecimento, fazendo surgir uma casa moderníssima, bela, ampla, cheia de luz e apetrechada com os maquinismos mais modernos.

A estância de madeiras do sr. Francisco dos Santos continua a manter a oficina de carpintaria mecânica, e o depósito de lenhas, cimento, telha, tijolo, louça sanitária, etc., e a sua organização técnica é verdadeiramente modelar, com admiráveis secções de vendas capazes de servir rapidamente as necessidades dos mestres de obras.

As novas instalações da firma Francisco dos Santos honram Moscavide e merecem jús à nossa admiração.

Flôr de Moscavide

de LOPES GONÇALVES & CASTILHO, LIMITADA

Mercearia—Vinhos—Carvoaria—Carnes—Louças—Vidros, etc.

PROVEM OS NOSSOS CAFÉS

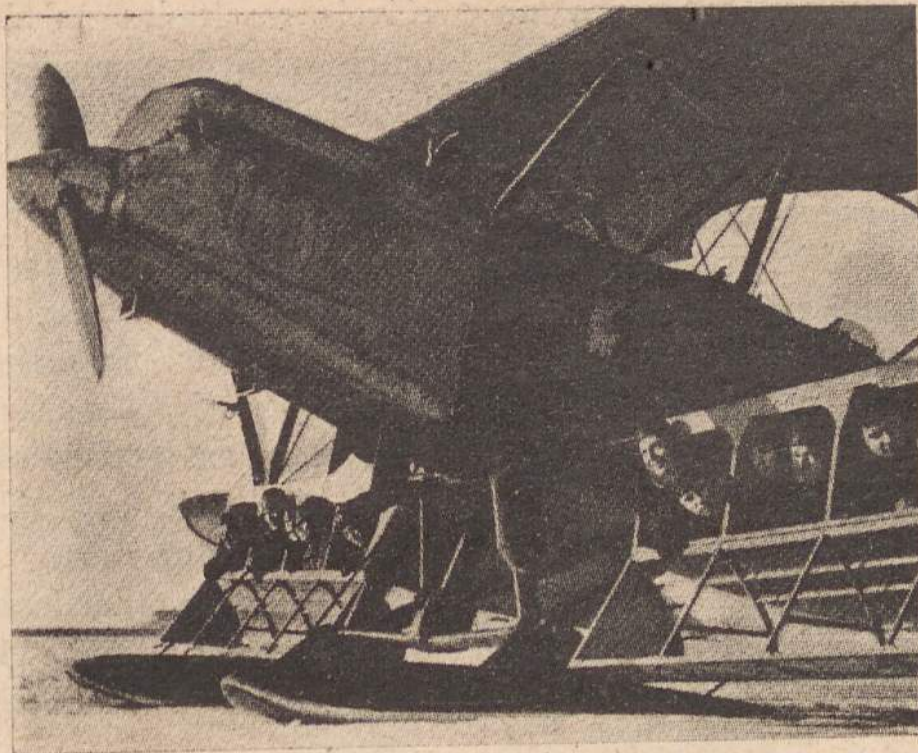
Av. de Moscavide, E. S. R. = Telef. 114 = MOSCAVIDE

Alfaiataria Moderna de José Albino Fernandes

Se preferir esta casa, pode ter a certeza
que fica plenamente satisfeito. Executa-se
obra de senhora. Distinção e elegância no corte

Rua Laureano de Oliveira, L. A.

MOSCAVIDE



Tipo de avião para transporte de pára-quedistas

Aviação

Pelo capitão-aviador HUMBERTO CRUZ

Pára-quedas

A aplicação prática do pára-quedas tem uma história cujos primórdios são de uma data recente. Durante a última Grande-Guerra foi muito utilizado pelos observadores das «salchichas», balões cativos que por serem poleiros de indiscretos eram abatidos com frequência.

Em avião o seu emprêgo foi tão restrito que bem se podiam considerar perdidos os tripulantes das aeronaves inutilizadas em vôo. E' já hoje — através do período que intervalou as 2 Guerras — de considerado vulto, a lista dos salvamentos conseguidos pelos pára-quedas. No decurso de manobras e experiências, em tentativas arrojadas, muitos foram os aviões que se danificaram em pleno Ar pondo em grande risco as tripulações. Salvou-as o pára-quedas. Em combate, já nesta guerra, são em grande número as descidas feitas com êles por abandono forçado dos aviões cujos órgãos vitais foram espatifados pelo fogo do inimigo. O pára-quedas carece de muitos cuidados para que possa haver a precisa confiança no seu funcionamento.

Devem ser tratados e verificados por pessoal especializado e na sua colocação nos aviões — sejam de costas ou de assento — é preciso também muita atenção para que êles se não aibram inoportunamente e arranquem dos seus lugares — nos aviões abertos — o pessoal de bordo, como já tem sucedido.

O vento tem muita acção sôbre a sua superfície quando em plena acção.

No Ar podem ser conduzidos — embora grosseiramente — deformando a sua cúpula do lado mais conveniente, para o que basta puxar um determinado conjunto das muitas cordas que ligam o arnez — que se prende ao corpo do aviador — à cúpula sustentadora.

No chão se houver vento é indispensável desligá-lo para evitar o arrastamento do corpo pelo terreno o que teria consequências desastrosas.

Nas Nações onde o problema aeronáutico é cuidado, há escolas de pára-quedistas, equipadas com dispositivos especiais para facilitar o ensino elementar dos lançamentos e manejo de pára-quedas desde o abandono

do avião até à situação de completa segurança no terreno.

Para os primeiros exercícios há tôrres donde se lança o pessoal depois de ter assegurada a sua abertura. Há também umas fortes sopradoras, de poder regulável, que enfolando o pára-quedas provocam uma subida que dará lugar a uma descida normal de treino.

O pára-quedas é a «boia-de-salvação» do pessoal do Ar.

Nos lançamentos reais, de avião a médias e grandes alturas é vantajoso descer em queda livre algum tempo, isto é, sem abrir o pára-quedas, a fim de evitar ser apanhado pelo avião, já sem governo, e em certos casos escapar melhor às vistas ou ao fogo do inimigo.

A sua aplicação militar tem já hoje também uma grande importância embora cercada de grandes riscos e sérias dificuldades.

Os pára-quedistas — infantes e sapadores — lançados em pontos convenientes, poderosamente equipados com armas automáticas e explosivos, podem prestar altos serviços e contrariar extraordinariamente o inimigo.

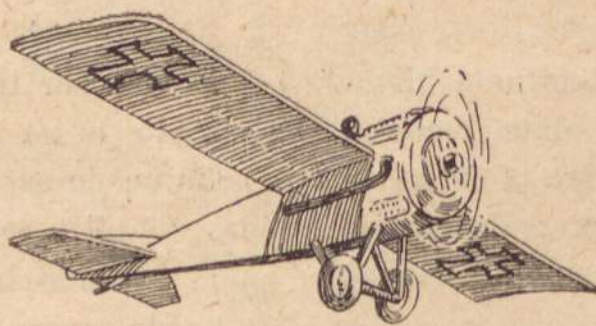
A intervenção desta força vinda do Ar é de apre-

ciáveis resultados na destruição de linhas férreas e outras vias de comunicação — pontes, túneis, linhas telefónicas, depósito de combustíveis e de munições, fábricas e arsenais. Servem ainda os pára-quedistas para retardarem os serviços vários de mobilização e embarcar a distribuição das forças de cobertura impondo assim ao inimigo, além de elevados prejuízos materiais, uma prova dura no seu moral.

Já várias Nações dispõem de grandes agrupamentos desta nova modalidade militar.

A título de curiosidade citarei que a Rússia tem 60.000 pára-quedistas de 1.^a linha, recrutados nos 600.000 que há oficialmente em todo o seu território, e que a nossa vizinha Espanha está organizando os seus primeiros regimentos de lançadores em pára-quedas.

Normalmente fazem-se os lançamentos de noite, com pára-quedas cinzento-azulados, — por serem desta cor menos visíveis — em sítios pouco ou não povoados a fim de evitar quanto possível a denuncia da manobra. O pessoal de boa selecção sempre, é constituído por homens para quem a vida só tem beleza quando é glorificada por actos de heroísmo.



PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

O «Diário do Governo», n.º 2, II série, de 3 de Janeiro, publica o seguinte:

Por despacho desta data de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações:

Rogério Vasco Ramalho, director geral de caminhos de ferro — concedidos oito dias de licença graciosa, nos termos dos artigos 12.º e 15.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931, para serem gozados no próximo ano de 1940 e com a faculdade de serem gozados fora do País.

O «Diário do Governo», n.º 5, II série, de 6 de Janeiro, publica o seguinte:

Por despacho de 2 do corrente:

António Augusto Freitas da Luz Maltês, segundo oficial do quadro permanente — concedidos vinte e um dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

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

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que, conforme solicitação dos interessados, seja transferida para a firma Sanfer, Limitada, com sede em Lisboa, na Rua de S. Julião, 41, 1.º, a autorização concedida a João Terenas para proceder aos estudos de uma linha férrea funicular entre a vila de Sintra e o Parque da Pena, devendo a referida firma apresentar o respectivo projecto definitivo no prazo que foi fixado por portaria de 2 de Novembro findo, publicada no «Diário do Governo» n.º 259, 2.ª série, de 7 daquele mês.

(Não carece de visto nem de anotação do Tribunal de Contas).

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear para exercerem os cargos de vogais do Conselho Superior de Caminhos de Ferro durante o corrente ano, nos termos do § 1.º do artigo 3.º do decreto n.º 27:678, de 1 de Maio de 1937, os

engenheiros Álvaro de Lima Henriques, Augusto Cancela de Abreu e Constantino de Figueiredo Cabral.

(Não carece de visto nem de anotação do Tribunal de Contas).

Por despacho de 3 do corrente:

Emílio Barbosa Estácio, terceiro oficial do quadro permanente — concedidos quinze dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Para os devidos efeitos se publica que, em 22 de Novembro do ano findo, foi reformado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento de 11 de Março de 1927, e por ter sido julgado incapaz do serviço em sessão da junta médica de 26 de Outubro último, o médico da extinta Direcção do Sul e Sueste dos Caminhos de Ferro do Estado, Dr. Alberto de Sousa, cujo nome completo é Alberto Júlio Loureiro de Sousa.

O «Diário do Governo», n.º 10, II série, de 12 de Janeiro, publica o seguinte:

Por despacho de 6 do corrente:

Ernesto de Oliveira Rocha, engenheiro chefe da Repartição de Material Circulante — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Alberto Dias Póvoas, escriturário de 2.ª classe — idem, idem, dez dias.

O «Diário do Governo», n.º 11, II série, de 13 de Janeiro, publica o seguinte:

Por despacho de 8 do corrente:

Agostinho Bastos da Silva, segundo oficial do quadro permanente — concedidos seis dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Por despacho de 9 do corrente:

António Lagos, escriturário de 1.ª classe do quadro permanente — concedidos vinte e nove dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

José Perestrelo de Sousa Ferreira, escriturário de 2.ª classe — idem, idem, trinta dias.

O SUISSO ATLANTICO HOTEL

Roga que experimentem o seu tratamento e preços sem confronto. Muito especial para família. Condição unica pelo socego.

Rua da Glória, 3 — Telefone 2 1925

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Livros novos

**Aventuras de D. Martinho de Aguilar
em Lisboa, por Armando Ferreira**

Armando Ferreira, a quem, nestas colunas por mais duma vez, temos dirigido, com amizade, as nossas homenagens, com as «Aventuras de D. Martinho de Aguilar em Lisboa», escreveu, sem dúvida, o seu melhor livro. É, como os anteriores, um livro de humorismo, mas tem sobre todos eles a superioridade de se apresentar também como um estudo crítico da sociedade presente. O novelista de casos e anedotas dá-nos agora a certeza de que podemos contar daqui em diante com um romancista de observação e com um prosador de qualidades capaz de nos dar tipos vivos em vez de bonecos articulados.

De facto, Armando Ferreira acentuou nas «Aventuras de D. Martinho de Aguilar em Lisboa» os seus dons de observação e o vigor da prosa. «D. Martinho de Aguilar» é um símbolo que foi tratado com nobreza e talento.

Armando Ferreira inicia com este livro uma fase nova na sua já longa bibliografia? Assim o esperamos, assim o desejam quantos veem na literatura um agente dos mais poderosos da educação da sociedade.

O autor das «Aventuras de D. Martinho de Aguilar em Lisboa» demonstrou-nos, com este livro, que pode ir mais longe, que pode ocupar, no género romance de costumes, um alto posto.

Assim o esperamos, repetimos, assim o desejam todos os seus amigos e admiradores.

Teatros e Cinemas

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 21,30 — O «Criado-Patrão».
TRINDADE — 21,30 — «Leopold le bien aimé», pela Companhia francesa Marguerite Valmond-Jean Sarment.
GINASIO — 21,30 — «Primerose».
AVENIDA — 21,30 — «Colombina e o telefone».
VARIEDADES — 21,30 — «O pai Paulino».
APOLO — 20,15 e 22,30 — A «Porto ao Sol».
MARIA VITÓRIA — 20,15 e 22,30 — «Nazaré».
COLISEU — 20,15 e 22,30 — «A rapariga do regimento».

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Vida duma outra».
OLIMPIA — Desde as 14,30 — Sessões continuas.
TIVOLI — Sempre estreias.
CONDES — Programas de fino agrado.
CENTRAL — Restauradores.
PALÁCIO — Estupendos programas.
ODÉON — Programas de bom agrado.
CHIADO TERRASSE — Filmes de grande metragem.
CAPITÓLIO — Parque Mayer.
PARIS — Filmes excelentes.
REX — Filmes de grande agrado.
LYS — Programas variados com filmes escolhidos.
EUROPA — Rua Almeida e Sousa, 63.
PAVILHÃO PORTUGUÊS — Parque Mayer.
CINE BÉLGICA — R. da Beneficência, 175 (ao Rêgo).
BELEM JARDIM — R. Barlomomeu Dias.
CINEMA ROSSIO — Programas variados.
CINE PÁTRIA — Rua do Grilo.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

AOS

FERROVIÁRIOS

DO CONTINENTE
E DO ULTRAMAR

DESCONTOS DE DEZ POR CENTO

**EM DOZE OU EM VINTE MEZES, HABILITAÇÃO GARANTIDA PARA
GUARDA-LIVROS**

Ensino fácil, ao alcance de todos: Escrituração Comercial, Contabilidade, Estenografia, Caligrafia, Dactilografia, etc.. Planos de estudo, preços, etc., no livro ESTUDE EM SUA CASA que se envia, grátis, a quem o pedir.

na «Escola Comercial Portuguesa, por Correspondência», Rua do Arsenal, 54, 3.º-LISBOA
(FUNDADA EM 1930; E AO ABRIGO DO DECRETO N.º 23.447)

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

P. B. X.—2 8082, 2 8083 e 2 8084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA

Agencia Internacional Aduaneira
MANUEL B. VIVAS, LIMITADA

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

Casas em:

LISBOA

VILAR FORMOSO

RUA DO ARSENAL, 124, 1.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)

End. Teleg.: TRANSPORTES

End. Teleg.: VIVAS

PORTO

BEIRAM (MARVÃO)

(FRONTEIRA PORTUGUESA)

TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º

End. Teleg.: VIVAS

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental e Ocidental
Saídas de Lisboa no 2.º Sábado de cada mês pelas 12 h.

Carreira rápida da Costa Ocidental
Saídas de Lisboa no 3.º Sábado de cada mês, pelas 12 h.

Carreira da Guiné

Saídas de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas

Escritórios { Lisboa—Rua Instituto Virgílio Machado, 14
(à Rua da Alfândega) - TELEFONE 2 0052
Porto—Rua do Infante D. Henrique, N.º 9
TELEFONE 2342



AVEIRO — Porta principal da Igreja do Senhor das Barrocas

SACOR

Sociedade Anónima Concessionária da Refinação de Petróleos em Portugal

S. A. R. L.

CAPITAL 15.000.000 DE ESCUDOS

Produção de gasolina de aviação, gasolina de turismo, «white-spirit», petróleo para iluminação, petróleo para tractores, gasóleo e diversas qualidades de «fueloil»

ÓLEOS LUBRIFICANTES E ASFALTOS

REFINARIA--Lisboa (Casal das Rôlas-Cabo Ruivo)

TEL.: 38 306 A 38 308

L I S B O A

RUA DO ALECRIM, 57

TELEGRAMAS: SACOR-LISBOA

TELEF.: 2 8035 A 2 8039