

15.^o do 54.^o ano

Lisboa, 1 de Agosto de 1942

Número 1311

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

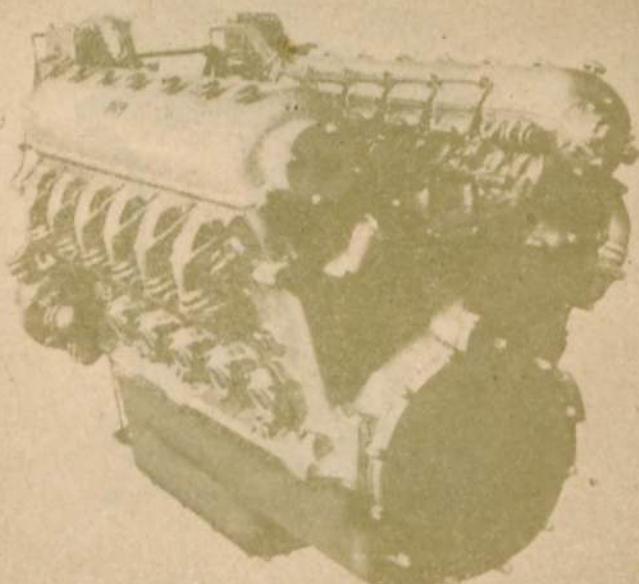
REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
C A M I N H O S D E F E R R O

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Sêca, 7, 1.^o
Telefone P. B X 20158 — LISBOA

Maybach
ACCIONAMENTOS
PARA AUTOMOTORAS



Motor Diesel rápido de 12 cilindros
com 410 CV de força

*Da linha secundária
para a linha de caminho
de ferro principal.*

Em 1932 os Caminhos de Ferro do Estado Alemão utilizaram as primeiras automotoras de linhas principais no serviço ferroviário rápido entre grandes cidades avisinhadas. Como fonte de energia serviu o nosso motor Diesel de 410 CV que então acabava de ser criado e que foi o motor que iniciou uma nova época na evolução das automotoras.

**MAYBACH-MOTORENBAU
G.M.B.H. FRIEDRICHSHAFEN**

(5)

Marítima e Trânsitos, Lda.

(INSCRITOS NA CÂMARA DOS AGENTES TRANSITÁRIOS)

**Transportes internacionais,
trânsitos, reembolsos, etc.**

WAGONS COMPLETOS E GRUPAGENS

SERVIÇO ESPECIAL PARA TRANSPORTE
DE FILMES E MATERIAL

A MÁXIMA RAPIDEZ
A MAXIMA SEGURANÇA
TELEFONE 23194
END. TELEG.: "MARTRANSIT"

RUA DA PRATA, 40
LISBOA (Portugal)

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES — Esc. 330 000.000\$00

CAPITAL OBRIG. — Esc. 1.063.365.600\$00

SÉDE EM LISBOA

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilômetros
1.347. Distância do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilômetros 1.800

COMPANHIA DE SEGUROS



Européa

Capital realizado: 560.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, l.º

TELEFONE 209II

L I S B O A

Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para
seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.

"A Nova Loja de Candeeiros"



Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentado-
res, Lanternas e todos os artigos da VACUUM

Unica casa no género que tem ao seu serviço pessoal
técnico que pertence à aquela Companhia, tomado respon-
sabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados

R. Horta Séca, 24-LISBOA-Tel. 22942

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P BX 20158; Direcção 27520

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

Delegado em Espanha: D. EUGENIO DEL RINCON, Calle de Fermin Salvochea 7, hotel (Colónia Itorbe)

Delegado no Pôrto ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

1311

1—AGOSTO—1942

A N O L I V

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO:

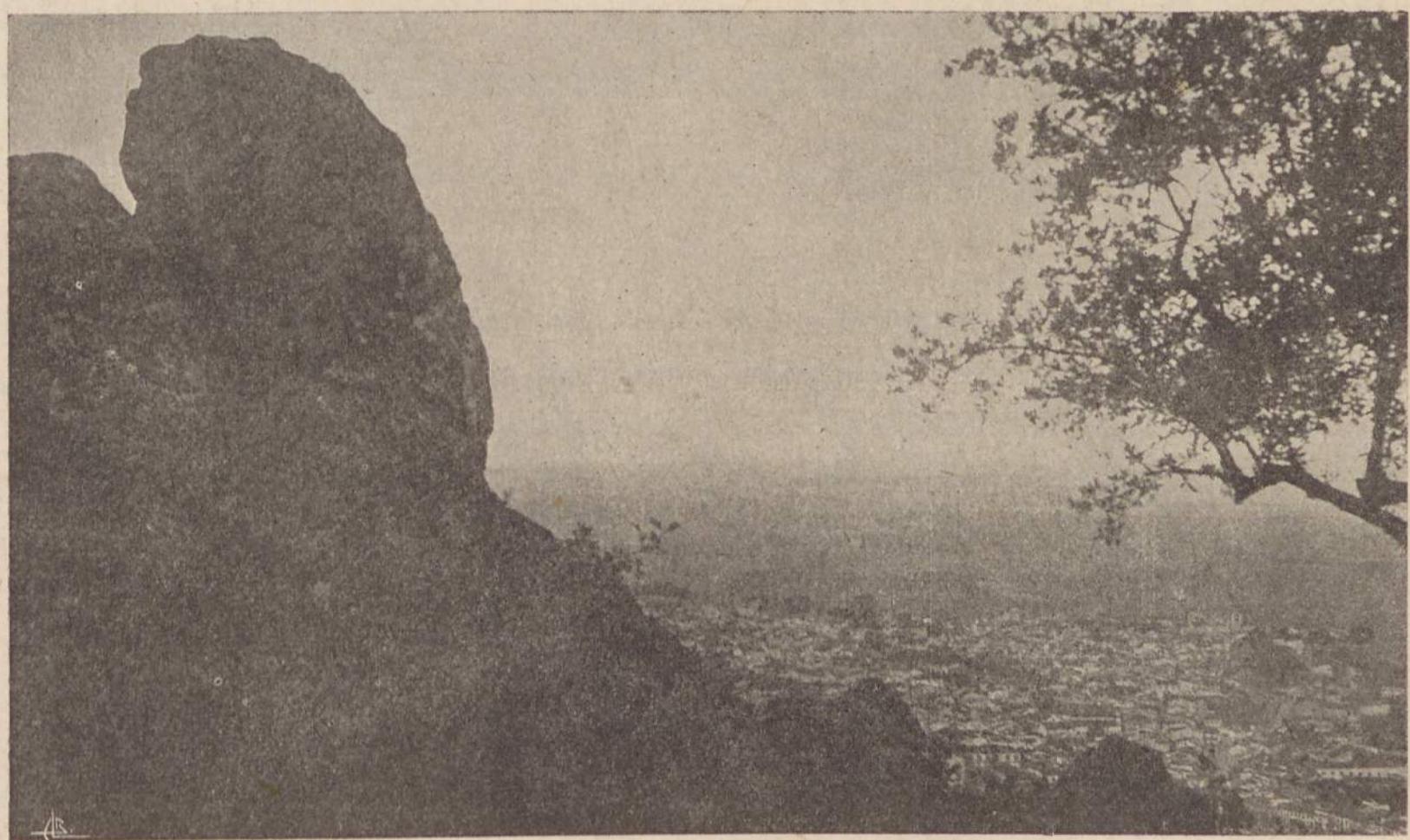
MIGUEL COELHO
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Capitão de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALO
Engenheiro M. DE MELO SAMPAIO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Dr. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ A. COSTA PINA
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Dr. MANUEL MÚRIAS

**S U M Á R I O**

Portalegre — Um panorama da Cidade	361
A C. P. e alguns dos seus principais trabalhos executados nas suas linhas, durante o ano de 1941, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	363
Para a história das descobertas, pelo Coronel de Engenharia <i>Carlos Roma Machado</i>	365
A guerra e os caminhos de ferro	367
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i>	368
Linhos Portuguesas	369
Imprensa	369
Viagens e transportes	369
Os nossos mortos	369
Vida Ferroviária	370
Jardim Zoológico	370
Electrificação dos caminhos de ferro franceses	370
O que todos devem saber	370
Linhos Estrangeiras	371
Há 50 anos	373
Em Bucelas, inauguração de uma «pousada» e de um restaurante Tráfego ferroviário europeu	373
Tauromaquia	374
Sociedade Açoriana de Estudos Aéreos	374
Publicações recebidas	374
Parte oficial	375
Expresso Mont-Cenis-Oriente	377



PORTALEGRE — Um panorama da Cidade

A.C.P. e alguns dos seus principais trabalhos executados nas suas linhas, durante o ano de 1941

Por CARLOS D'ORNELLAS

TEMOS hoje a satisfação de dar, em resumo, o que foi, durante o ano de 1941, a actividade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Foram numerosos e de vária índole e atestam, elequentemente, competência, dedicação e consciência de deveres a cumprir, e que se cumpriram vencendo dificuldades de toda a ordem, por parte dos que se encontram à frente do seu Conselho de Administração.

Esses melhoramentos são, como dissemos e vamos provar, enumerando-os, muito importantes. Temos, em primeiro logar, a reparação da abóbada e pés direitos e do dreno central do túnel do Rossio, que se levaram a efeito sem prejuízo do movimento do tráfego. Em seguida, temos a registar o prolongamento duma linha e sua ligação à linha de muralha na estação de Lisboa-P. e o prolongamento da linha VI e respectiva ligação por agulhas à linha V, e estabelecimento dum cais no apeadeiro do Rêgo.

Em Campolide, sobre a variante da linha de Sintra, fez-se a conveniente ripagem do pontão da passagem superior.

No Entroncamento, procedeu-se à im-

plantação de um pórtico para cargas e descargas de carvão.

Há a assinalar em seguida a continuação da balastragem para obtenção da banqueta regulamentar entre os quilómetros 273 e 301 da linha do Norte, e ainda nessa linha a piquetagem e nivelamento de várias curvas.

Na ponte sobre o Mondego procedeu-se a grandes reparações, que lhe garantem a sua durabilidade.

Para melhor eficiência de serviços, fizeram-se, também, melhoramentos de outra espécie nas linhas férreas da C. P.. Montaram-se, por exemplo, 43 quilómetros de linhas telefónicas; fizeram-se instalações telefónicas em vários postos e desvios.

Nas linhas do Alto Leste e da Lousã fez-se a instalação de telefones selectores de chamada centralizada (Trafic). Na linha de Oeste, nos P. N. do Papel e Massamá, há a registar a montagem de duas instalações com indicações acústicas e sonoras para avisar os guardas da aproximação dos comboios.

As estações beneficiadas com instalações eléctricas foram as seguintes: Cête, Mealhados e Coruche. A estação de Bar-

quinha, o novo cais de trasbordo em Contumil, o apeadeiro de Goudivinho, o apeadeiro de Rebordões, foram por sua vez beneficiados com iluminação eléctrica.

Tanto a toma de água de Espinho como a toma de água de Mogofores ficaram valorizadas com as suas respectivas electrificações.

Para obviar a falta de carvão estrangeiro, a C. P. teve necessidade de recorrer ao óleo como combustível, além da lenha, tendo equipado várias locomotivas com maçaricos para queimar «Fuel-Oil».

Finalmente, nesta lista de melhoramentos, temos que registar a transformação de algumas carruagens: 3 de 1.^a classe, em mixtas de 1.^a e 2.^a, tendo sido pintadas de novas cores e modificados os seus estofos.

Três carruagens de 1.^a classe, duas mixtas de 1.^a e 2.^a classes, e três de 2.^a classe foram forradas de chapa, e beneficiadas com estofos novos e umas e outras apresentam pintura de novas cores. Quatro carruagens de 1.^a e 3.^a classes foram transformadas em salões de 3.^a classe, com bancos novos, e pintura interior de novas cores e fechadas as plataformas de duas destas carruagens, que as possuíam abertas, tendo sido as outras duas forradas de chapa com pintura exterior de novas cores.

Eis, em resumo, os principais trabalhos executados nas linhas da C. P. durante o ano transacto.

Oportunamente, daremos relação do que esta Companhia conseguiu levar a cabo nos primeiros meses de 1942.



Para a historia das descobertas

Viagens a sul do Brasil do lado do Atlântico — Suborno dos pilotos portugueses pelos espanhóis — Espionagem entre os Reis de Espanha e os de Portugal e vice versa

Pelo Coronel de Eng.^a CARLOS ROMA MACHADO

Presidente da secção de Geografia Física e Política da S. G. L.

DESCOBERTA DO RIO DA PRATA OU RIO DE SOLIS — 1-a Viagem. O Rei de Portugal mandou uma expedição entre 1513 e 1514 n'uma esquadra com Nuno Manuel, Cristovam de Haro, e o piloto João de Lisboa que descobriram o Paraná Guazu que mais tarde veio a chamar-se rio de Solis ou rio da Prata. (Henrique de Gandia «Antecedentes diplomáticos da expedição de Solis, Caboto e Mendoza.» Artigo do Boletim da S. G. L. Resumo crítico de C R M) Solis era piloto português segundo Torribio de Medina historiador chileno.

2-a Viagem — João Dias de Solis, por conta da Espanha, descobriu o Rio da Prata ou rio de Solis em 1515, o golfo de Figueiras, e o Yucatan, segundo o mesmo historiador Chileno que erradamente diz ter sido em 1509. Este escrito põe em dúvida as viagens ao golfo de Figueiras e ao Iucatan, mas assegura o descobrimento do rio da Prata que se chamou por muito tempo Rio de Solis. Mas Solis foi lá assassinado e comido pelos antropófagos.

DESCOBERTA DE BUENOS AYRES E PARAGUAY. — O piloto português Gonçalo da Costa depois de ter vivido alguns annos em Cananeia, com familia, e em S. Vicente do Brasil, ao serviço de Portugal, passou ao serviço da Espanha, fazendo algumas viagens ao Rio da Prata, primeiro com Mendoza e mais tarde com Cabeza de Vacca, descobrindo o local de Buenos Ayres

e Rio Paraguay que subiu em grande extensão, entre 1545 e 1554. (O PORTUGUEZ GONSALO DA COSTA AO SERVIÇO DA ESPANHA por Torribio de Medina).

Oliveira Martins no seu livro PORTUGAL NOS MARES diz tambem que o piloto português Diogo Garcia em 1512 descobriu o Rio da Prata, onde se internou mais tarde, e encontrando Caboto Pae em 1526 quando este seguia para as Molucas, entrou com elle na região do Paraguay (Henrique de Gandia idem). Diogo Garcia tinha partido de S. Lucar com três Navios.

* * *

Passemos agora resumir a fantasia do REY Branco e Serra da Prata, que no interior d'estas terras se supunha haver, e que fez perder a cabeça a muita gente até hoje. Com Solis foi Aleixo Garcia, piloto português. Saltando em terra foram quasi todos devorados pelos antropófagos salvando-se Aleixo Garcia e com elle outros poucos que retirando, tiveram pelas alturas da Ilha de S-ta Catarina um naufrágio, de que se salvaram apenas uns quatro e entre elles Aleixo Garcia.

Passaram a viver n'essa ilha onde casaram com indias, e 5 annos depois souberam por uns indios, que no interior do continente, passado um deserto horrivel e planos alagados, na serrania mais alem, os guaranis possuam muitas barras de ouro e

prata, um império assombroso; uma cidade de casas de pedra e um lago com uma ilha onde se punha o sol, e um rey todo coberto de prata, O REY BRANCO; uma montanha d'onde extraíam prata, que se chamava POTOKTCHY. Garcia não quiz ouvir mais e seguiu para lá com seus companheiros escapados do naufrágio; Montes, Ramires e Pacheco, que era mulato. Junto às margens do rio Paraguay foram surprehendidos pelos indios Paiaguas que chassaram quasi todos. Mas alguns escapos levaram com algum oiro e prata, o relato do massacre, disendo que Aleixo Garcia tinha sido morto, o que não era verdade. Quando Sebastião Caboto chegou ao Brasil com o mesmo encargo de Solis 10 anos antes, em 1526, os sobreviventes pediram-lhe que entrasse com elles em busca do rei Branco. Montes que tinha escapado, mostrava-lhes os bocados de oiro e prata, que os guaranis tinham conseguido salvar. Caboto meteu os navios pelo rio da Prata, e por lá andou 4 anos, perdendo-se sem nada encontrar. A noticia correu a Portugal e Espanha, e 20 anos depois as expedições de Mendoza também nada encontraram até hoje; mas ainda ha quem n'isso pense.

(Da reportagem retrospectiva de Luciano de Sousa). * * *

FUNDAÇÃO DA VILLA DE S-TA CRUZ DA SERRA em Chiquitos, na Bolivia.

Uma grande expedição partindo de Assumpção capital do Paraguay, foi fundada (relato *sob reserva* do livro de Julio Diguide O INFERNO VERDE). Em 1557 o português NUNO DE CHAVES denominado pelos espanhóes Nuflo de Chavez, com 300 soldados, 3 padres e 5 senhoras educadas, de alta linhagem, e austeros costumes, subiram o rio Paraguay em 700 milhas; desembarcaram nas margens do lago Gaiba; atravessaram uma terrível floresta virgem em 500 milhas, desertando metade dos soldados mas atingiram Chiquitos onde fundaram esta villa. A celebre floresta é colossal, e perigosíssima. Foi d'essa floresta que sahio o espanhol Airelas para a nascente do rio Paraguay, á procura do Rey da Prata, morrendo no caminho; e depois Cabeza de Vacca com Irala, voltando apavorados da tal floresta e sem atingirem a Serra da Prata. Esta povoação de S-ta Cruz na realidade existe hoje no local e cremos desenvolvida.



A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LV

Diz a «E. T.» que próximo da estação de Olan entre Breslau e Kharkov, as fôrças aéreas russas destruíram um comboio de mercadorias que se dirigia para a «frente» oriental, transportando granadas. A explosão ouviu-se numa extensa zona.

— A «U. P.» diz que passaram em Irum, em direcção a Lisboa, três comboios especiais, transportando parte dos funcionários diplomáticos e consulares americanos, que prestavam serviço na Alemanha.

— Diz a «D. N. B.» que, devido à bifurcação, a Leste, do caminho de ferro da Crimeia, Kertch tem ligação ferroviária com a parte restante da Rússia. A cidade era protegida por fortificações antigas, ao Sul, e pelos poderosos fortes de Jenikale, ao Norte.

— Pela «U. P.» sabe-se que, na Rússia Branca, fôrças de guerrilheiros destruíram uma ponte e provocaram o descarrilamento de dois comboios, que transportavam tropas inimigas.

— Diz a «D. N. B.» que aviões de bombardeamento a pique alemães, destruíram na baía de Kandalakscha, uma ponte muito importante da linha de caminho de ferro de Murmansk.

— A «D. N. B.» pela agência «Domei» informa, da «frente» de Che-Kiang que as colunas japonesas desenham um gigantesco movimento de envolvimento, a partir do Norte e do Sul, e lançaram a ofensiva decisiva contra Kinhwa. Antes, as tropas japonesas que seguem ao longo do rio Tung-Yan, em direcção ao Sul, ocuparam posições

vantajosas. Já foi ocupado o centro ferroviário de Kinhwa, a 120 quilómetros ao Sul de Hang-Cheu.

— Diz a «E. T.» que numa operação em Ostende, dois pilotos deixaram um gasómetro coberto de fumo e chamas; outros dois atacaram alvos em Saint-Valery-sur-Somme. Posteriormente imobilizaram um comboio de mercadorias, por meio de tiros contra a máquina, e atacaram um gasómetro. Dois pilotos dum a outra esquadilha entraram na França várias milhas mais para o Norte e avistaram um comboio de passageiros. Um dos pilotos disse: «Como além de alemães também podia haver franceses no comboio, só atacaremos a máquina». Continuaram, depois, a sua missão e incendiaram um barracão de caminho de ferro.

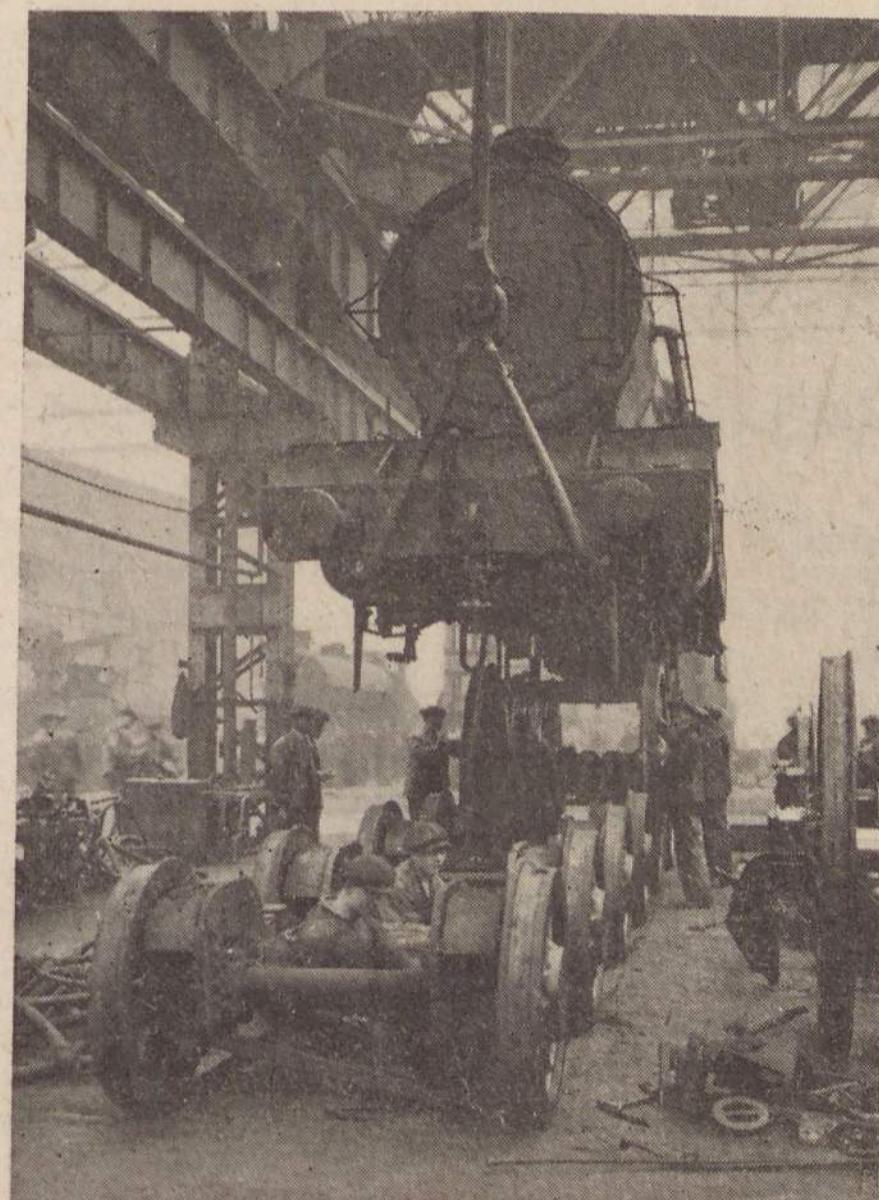
— Pela «R. R.» sabe-se que o governo chileno continua a diligenciar que lhe sejam entregues as viaturas ferroviárias que tinha adquirido e já pagas nos Estados Unidos e que, em seguida à falta desse material, o governo norte-americano ordenou o seu sequestro.

— A «E. T.» diz que com a protecção das fôrças aéreas e da artilharia, os japoneses lançaram novos reforços em campanha e continuaram a avançar para o Sudoeste de Chuki e Cheng-Chien, ao longo do caminho de ferro e da estrada da Birmânia.

— Diz a «D. N. B.» que a via férrea de Murmansk, que liga a cidade do mesmo nome a Leninegrado, linha vital de aprovisionamento dos soviéticos, foi já freqüentes vezes alvo de ataques da aviação alemã e filandesa. Mas os aviões de combate do Reich acabam de alcançar, contra essa via férrea, um êxito muito especial, pois conseguiram destruir uma importante ponte sobre o rio Kowda. Devido a esta destruição o trôço Murmansk-Kandalathi-Bjelomorsk (Sorokk), com as suas bifurcações em direcção a Salla e a Arkangelsk, fica interrompido por largo tempo, atingindo, assim, sensivelmente, o serviço de reabastecimento soviético.

— Diz a «R. R.» que foi renovado o tráfego ferroviário entre Iztambul e Andrinopola.

— A «E. T.» diz que o centro ferroviário de Kinhae foi ocupado pelas tropas japonesas.



Uma locomotiva inglesa em reparação

Ecos & Comentários

Por SABEL

Estupidez humana

PARECENDO que não, as guerras tem certa influência na brutalidade humana. Eu já não quero falar dos crimes e das barbaridades que se cometem por este país fóra.

Não se julgue que é exagero. Não. Mal se topam os jornais da manhã, não se vê outra coisa senão crimes estúpidos e selvagens, que não podem ser atribuídos à embriaguês, porque o vinho dobrou, no seu preço, os pés pela cabeça, pois se até em Ponta Delgada — terra pacata e de boa gente — aparece um crime, um homem que mata uma criança para lhe roubar trinta escudos...

Mas vamos aos casos que nos interessam noticiar e que dizem respeito ao mês findo.

Em Vila Nova de Famalicão um tintureiro, ao notar um ajuntamento, aproximou-se e viu que o pagode pretendia matar um rato à vassourada. Arremegou o olho, deixou que o bicho espertassem e foi-se a ele como gato a bofe. Cortou-lhe a cabeça e as pernas, comprou um pão, fez uma «sandwich» e regou o manjar com um litro de vinho. Em Louriçal do Campo, um rapazote, ali residente, apostou em como era capaz de comer uma lagartixa a trôco de um pão. Não esteve para perder mais tempo e comeu o reptil com os quatro deliciosos pézinhos. E logo de seguida marcharam mais dois aos quais se seguiram doze grilos. Mas tudo isto foi regado com uma porção de tinta de escrever que o estúpido bebeu como quem bebe um copo de água, clara filtrada ou de Caneças.

... Poucos dias antes nascera em Romão (Satam), na Quinta da Taboadela, um gato com um chifre revirado como o de ovelha!

Os malucos

LEMOS algures que o sr. Robison, médico inglês, baseando-se nas estatísticas oficiais, calculou que no ano 2139 toda a humanidade estará louca. E acrescenta que em 1859 havia um alienado para 535 pessoas; em 1897, a proporção já não era boa: contava-se um louco por 312 pessoas normais; em 1926, a proporção era de 1 para 150; em 1977, haverá, portanto, um louco para 100 indivíduos sãos. Segundo esta proporção, em 2139 todos os habitantes do globo estarão loucos.

Nada mais nos diz o sr. Doutor e nem tão pouco nos fala do seu estado de saúde.

O «Rei» do aço foi também ferroviário

A vida dos homens que souberam vencer dignamente devia ser sempre posta em romance e dada ao conhecimento da juventude como uma alta e formosa lição de moral.

A biografia, por exemplo, de André Carnegie, além de curiosa, é cheia de ensinamentos. O seu conhecimento demonstra-nos que é a fé em nós próprios, por mais humildes que sejamos, que nos faz senhores do mundo.

Foi em 1835, numa pequena aldeia da Escócia, que nasceu André Carnegie, filho primogénito dum modesto tecelão manual. Dotado de extraordinária precocidade, aos 8 anos já tinha aprendido as primeiras letras e para prover à sustentação da família abandonou a escola e começou a trabalhar com o pai. Os seus biógrafos contam que aos dez anos, com o humilde produto das suas economias, comprou uma caixa de laranjas de Valência, que revendeu, com certo lucro, aos vendedores ambulantes. Era a sua vocação de comerciante

que despertava. Deste pequeno comércio auferiu o necessário para melhorar o conforto de sua família.

O negócio do pai, com a introdução dos teares mecânicos, em breve conheceu a decadência e a ruína. Para fugir à miséria, a família Carnegie viu-se obrigada a emigrar para América do Norte. André contava então 12 anos de idade.

Pai e filho empregaram-se numa fábrica de tecidos. A mãe cosia calçado para um sapateiro vizinho.

Pouco depois, graças a um conterrâneo seu, André Carnegie conseguiu um empréstimo na rede telegráfica de Pittsburg, como distribuidor de telegramas, e é no desempenho dessa profissão que ele vem a conhecer os principais estabelecimentos comerciais e industriais da sua área. Por seus méritos, pouco tempo depois o chefe da estação promoveu-o a oficial telegrafista, com o ordenado de 25 dólares mensais. A fortuna continuou a ampará-lo. Tomás Scott, director da Companhia de Ferro da Pensilvânia, que freqüentava a estação telegráfica e notava as aptidões e a vivacidade de André Carnegie, convidou-o para telegrafista da sua companhia, com o ordenado de 35 dólares; depois passou a exercer as funções de seu secretário, subindo o ordenado para 50 dólares mensais.

Mais tarde estabelece relações de amizade com Woodruff, inventor dos vagões-leitos, e com ele se associa numa empresa de exploração, conseguindo dum banqueiro inteligente de Pittsburg um avultado empréstimo. Foi feliz a empresa dos vagões-leitos.

A guerra da Sucessão, ela própria contribuiu para melhorar ainda mais a situação económica e social de Carnegie. Tendo o seu patrão Tomás Scott sido nomeado vice-presidente da Companhia Ferroviária da Pensilvânia, Carnegie sucedeu-lhe no cargo de director das estações telegráficas de Pittsburg. Um e outro prestaram altos serviços à causa da União.

Nesse tempo, as pontes, mesmo aquelas que serviam o caminho de ferro, eram de madeira. O incêndio duma destas interrompeu, numa grande área, o tráfico ferroviário. No espírito de Carnegie surge a ideia da construção de pontes metálicas. Exposto o plano, forma-se uma sociedade sob a designação de Keystone Bridge Company, que, de vento em pêpa, distribui ao fim de quatro anos de actividade 100 por cento de lucros. Carnegie, já capitalista e precisando de dispor de todo o tempo para os seus empreendimentos, demite-se da direcção dos telegrafos dos Caminhos de Ferro da Pensilvânia e associado com alguns amigos de infância, que tinham conseguido também enriquecer, funda uma poderosa companhia metalúrgica — a «Carnegie Steel Company». É essa companhia que vem celebrá-lo com o nome universalmente conhecido de «Rei do Aço».

Imensamente rico, retira-se em 1907 da sua actividade industrial e começa a distribuir pela assistência a maior parte dos seus rendimentos, ele que, quando patrão, gostava de distribuir bons ordenados pelos seus assalariados e de gratificar generosamente todos os serviços extraordinários.

Este homem que soube lucrar e vencer, ao chegar ao último quartel da vida entendeu que o dinheiro não é apenas necessário para desenvolver indústrias, deve destinarse a amparar os doentes e os velhos, as crianças e as mulheres. Pode-se dizer que este homem inteligente e generoso trabalhou toda a sua vida para poder socorrer os pobres.

A música e a guerra

OS países em guerra não se desinteressaram dessa arte encantadora e suprema que é a música. Na Itália, na Alemanha, na Inglaterra os concertos e os grandes espectáculos de ópera continuam a realizar-se com brilho e assistência numerosa.

Chega-nos agora a notícia de que em Londres, no Hotel Dorchester, se reúniram num animado «lunch» nada menos de que trinta músicos, precisamente aqueles que, pela primeira vez, figuram na última edição do grande Dicionário de Música e Músicos dirigido por Grove. A esse jantar chamou-se a reunião dos Grovers.

O sr. Artur Bliss, director musical da B. B. C., que na edição do Dicionário de Grove de 1928 já figurava no número dos compositores britânicos mais jovens, teve convite especial para tocar naquela reunião de artistas.

Linhos Portuguesas

Os vagões da propriedade particular matriculados em empresas ferroviárias

Por um decreto-lei publicado em 21 de Julho no "Diário do Governo", foi estabelecido que a saída e exploração, fora da rede ferroviária nacional, e a circulação e exploração, na rede nacional, de vagões de propriedade particular matriculados em empresas ferroviárias portuguesas, e bem assim a entrada, circulação e exploração, na rede nacional, de vagões de propriedade particular matriculados em empresas ferroviárias estrangeiras ficam sujeitas a diversas prescrições técnicas e administrativas que forem fixadas em regulamento aprovado por portaria do ministro das Obras Públicas e Comunicações, sob proposta da Direcção Geral de Caminhos de Ferro. Os matriculados nas empresas ferroviárias nacionais não poderão ser alugados a firmas individuais ou colectivas estrangeiras ou, de qualquer modo, sair da rede nacional sem prévia licença de saída passada pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Imprensa

"SOL"

Continua a publicar-se em Lisboa o semanário "Sol" dirigido pelo tenente-coronel aviador Lelo Portela.

Neste semanário colaboraram nomes conhecidos como: Dr. Campos Lima, Dr. Ramada Curto, Cristiano Lima, Mário Domingues, Dr. Hernani Cidade, Professor Dr. Lopes d'Oliveira, etc.

"JORNAL DE NOTÍCIAS"

O sr. dr. Guilherme Pacheco, que por morte do saudoso jornalista sr. Aníbal de Moraes, assumira a direcção do "Jornal de Notícias", do Pôrto, onde, durante anos, com alto critério, se conservou, acaba de transmitir o seu lugar a seu sobrinho, o sr. engenheiro M. Pacheco de Miranda. O grande diário nortenho continua, pois, na família de quem o fundou e vem orientando.

A um e outro os nossos cordiais cumprimentos.

"REVISTA TRANSTAGANA"

Completou 8 anos de existência a "Revista Trans>tagana", de Évora, de que é ilustre director e proprietário o sr. J. V. de Oliveira Charrua.

Os nossos cumprimentos.

Viagens e Transportes

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro — Linha de Santa Comba Dão a Viseu

A partir de 20 de Julho, o horário dos comboios em vigor na linha de Santa Comba Dão a Viseu sofreu as seguintes alterações:

Combóio n.º 301, passou a efectuar-se às terças, quintas-feiras e sábados.

Combóio n.º 302 — passou a efectuar-se às segundas, quintas-feiras, sábados e domingos, tendo sido modificada a sua marcha.

Combóio n.º 304 — passou a efectuar-se às terças, quintas-feiras e sábados.

Combóio n.º 321 — foi modificada a sua marcha.

O combóio n.º 302 (omnibus) sai de Viseu às 8,31 e chega a Santa Comba Dão às 10,27.

O combóio n.º 321, sai de Santa Comba Dão às 7 horas e chega a Viseu às 9,12.

Os rápidos entre Lisboa e Pôrto passaram a fazer-se três vezes por semana

Desde terça-feira, 21 de Julho, começou a vigorar o novo regime de comboios rápidos entre Lisboa e Pôrto, tendo sido nesse dia excepcionalmente grande a afluência de passageiros.

Os "rápidos" entre as nossas duas principais cidades passam a efectuar-se três vezes por semana: às terças, quintas e sábados, tanto no sentido ascendente como descendente, com partida de Lisboa às 8,40 e do Pôrto às 18,10.

Este novo regime de comboios "rápidos" vem beneficiar extraordinariamente o público de ambas as capitais e das cidades de paragem habitual, como Santarém, Coimbra e Aveiro. Além disso vem demonstrar que o Conselho de Administração da C. P. conseguiu também ver coroados com o melhor êxito os seus esforços no sentido de vencer as dificuldades criadas com a guerra e de melhorar os seus serviços.

Os nossos mortos

JÚLIO ASSIS PENEDO

No dia 27 de Julho passado, faleceu o sub-chefe dos serviços de movimento da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sr. Júlio Assis Penedo que foi um zeloso e competente funcionário daquela companhia, onde contava inúmeras simpatias. Há 43 anos que ali se empregava como praticante de escritório, tendo ascendido, depois, a cargos em que sempre mostrou proficiente capacidade de trabalho.

Sob a sua competente direcção elaboravam-se, actualmente, os horários dos comboios, serviço em que mostrou sempre inexcedível competência.

Era um velho amigo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Endereçamos sentidos pêsames à família enlutada.

Vida Ferroviária

Ferroviários de Angola

Na Assembléia Geral realizada em Março último foram preenchidos os cargos vagos nos corpos gerentes da Sociedade de Instituição e beneficência dos Ferroviários de Angola, com os seguintes resultados:

Direcção — Presidente, — Luiz António Rodrigues Pereira; 1.º Suplente, — Eugénio Jorge d'Abreu.

Conselho Fiscal — Substituto, — José Dias da Silva.

Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal

Por iniciativa da Secção de Movimento e Tracção, Via e Obras e Serviços Regionais dêste Sindicato está já em pleno funcionamento no Entroncamento uma aula profissional destinada ao pessoal graduado das estações e à preparação dos filhos dos seus associados para concursos a factores, sendo seu instrutor o sr. Álvaro da Conceição Silva, factor de 1.ª, delegado daquêle Sindicato.

Jardim Zoológico

Na tarde de 24 de Julho, a ilustre Direcção do Jardim Zoológico de Lisboa recebeu os representantes da Imprensa para lhes mostrar os novos exemplares da fauna angolana remetidos para ali pelos srs. primeiro-tenente Norberto Monteiro, comandante do porto de Luanda e comandante Alvaro Morna, governador geral de Angola.

São admiráveis êsses exemplares, com que se enriqueceu e tornou mais atraente o recinto especialmente destinado às crianças: um pequeno chimpanzé que dá pelo nome de Jacob e que gosta de andar de bicicleta, confraternizando, como se fosse gente, com a petizada; uma leoa mansíssima, que convive com um cãosito; e mais dois leõesinhos, que teem também um cão por companheiro inseparável. Os leõesinhos, êsses não prometem, pelas carantonhas que fazem, vir a ser muito mansos.

O cão o dirá, se tiver tempo para isso, quando os leões pequenos, atingindo a maioridade, mostrarem que quem sai aos seus não degenera.

Aos representantes da Imprensa foi oferecido um excelente refresco na esplanada do restaurante, tendo pronunciado, com elegância, algumas palavras, o sr. Marquês de Fontes, que agradeceu a colaboração dos jornais. Em nome dos presentes falou o sr. Augusto Fraga.

ELECTRIFICAÇÃO

dos caminhos de ferro franceses

Em consequência da falta de carvão, os caminhos de ferro do Estado francês foram forçados a proceder a nova restrição nos serviços dos comboios.

Antes da guerra, a França importava carvão do estrangeiro na proporção de quase duas quintas partes, para suprir as suas necessidades. Se, por um lado, a extracção de carvão próprio, não lhe basta, por outro lado a França possue uma grande quantidade de força hidráulica, que está sem se aproveitar, e que poderia utilizar-se para o abastecimento de corrente da rede ferroviária. As actuais circunstâncias aconselham a intensificação da electrificação dos caminhos de ferro, de que se encontram apenas 3.400 quilómetros electrificados.

Desses 3.400 quilómetros, sómente 1.000 correspondem aos caminhos de ferro dos arredores de Paris, distribuindo-se os restantes 2.400 por diversas linhas, das quais o trajecto electrificado mais extenso é o de Paris a Irun (fronteira espanhola), com 968 quilómetros, que passa por Orleans, Tours, Pithiers, Augoulese, Bordeos e Dax. Outro trajecto electrificado de importância é o de Paris-Toulouse.

Dos novos trabalhos de electrificação atribue-se grande importância ao grande trajecto de Lyon a Paris, pelo qual passa a maior parte dos transportes de importação e exportação procedentes do porto de Marselha para Paris e vice-versa. O plano das obras prevê a sua conclusão no ano de 1944.

A electrificação destes trajectos considera-se neste momento muito lucrativa, devido ao enorme tráfego de mercadorias, que circula pelos mesmos, avaliando-se em 600.000 toneladas de carvão a economia que resulta, além da economia de tempo, que também é apreciável.

Q ue todos devem saber

A REMESSA DE IMPRESSOS PELO CORREIO

Por alteração introduzida no regulamento para o serviço dos correios, são dispensados de afixação de selos de franquia os impressos a expedir, durante um mês completo com destino ao continente e ilhas adjacentes em número superior a 500 exemplares, iguais ou não, cujos remetentes tenham requisitado e realizado o pagamento por avença dos respectivos portes.

Esta disposição é aplicável aos jornais, independentemente do número de exemplares expedidos pela respectiva administração.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA

O conselheiro Dr. Wiens, membro do ministério dos transportes do Reich, acaba de apresentar alguns projectos interessantes, que se relacionam com o desenvolvimento do tráfego ferroviário e procuram solucionar os grandes problemas do futuro. Em primeiro lugar, é apresentado um projecto de linha de longo curso, de quatro vias, duas para os comboios rápidos e duas para o serviço de mercadorias.

Segundo o referido projecto, essa linha não será apenas utilizada para os serviços "rápidos e lentos", mas também para as "grandes e pequenas distâncias". As modernas e futuras exigências do tráfego intensificado justificam a construção das grandes linhas internacionais com quatro vias e, como o demonstrou eloquientemente o Dr. Wiens, as entidades interessadas não têm que hesitar perante esse dilema, porque o aumento das despesas de estudo e construção é relativamente pequeno, quer se trate de linhas de duas ou de quatro vias.

Segundo o projecto de 1937, a rede alemã de vias de longo curso ficava reduzida a uma grande cruz, formada pela grande linha Norte-Sul, de Hamburgo por Berlim e Alemanha Central até à Baviera, e pela linha Este-Leste, de Francfort, pela margem direita do Reno, a Berlim, com desdobramento do último trôço em duas linhas: Berlim-Prússia Oriental e Berlim-Alta Silésia. Este sistema bastava para que qualquer ponto Alemanha não ficasse a mais de duzentos quilómetros de uma dessas grandes vias, com a qual comunicaria pelas vias secundárias e pelas excelentes auto-estradas do Reich.

Mas o projecto de 1937 foi estudado em harmonia com a extensão do território do Reich e as necessidades do tráfego dessa época. A realidade da época presente e a perspectiva das necessidades futuras, tornaram indispensável o estudo de uma nova linha de longo percurso e de quatro vias, duas das quais destinadas ao tráfego de mercadorias, em especial aos grandes transportes de minérios, petróleo, trigos e outros produtos agrícolas, de que os Territórios de Leste, a Ucrânia e a Bacia do Donetz deverão abastecer em larga escala o Ocidente europeu.

Sob a denominação de "carruagens de construção leve" estão compreendidos os diversos tipos construídos pela Direcção dos Caminhos de Ferro do Reich, que iniciam uma época nova no fabrico dos vagões de passageiros. A opinião corrente de que se trata de carruagens construídas com metais leves, é absolutamente falsa, pois que os novos tipos, tal como sucedia com os anteriores, são construídos na base de aço. Mas em face da diminuição de peso lograda, têm

de facto direito à denominação de "carruagens de construção ligeira".

O sistema da "construção leve" começou a ser aplicado às carruagens dos Caminhos de Ferro do Reich há cerca de 10 anos. Os modelos que inspiraram esta inovação foram o automóvel e o avião. Quanto menor fôr o peso de um comboio tanto menor será o seu consumo de combustível. Abstraindo agora da economia de combustíveis e de freios proporcionada por este tipo de construção, vamos citar alguns dos detalhes que conduziram à diminuição do peso das carruagens, que agora é de 27,2 toneladas para um tipo de vagão que, segundo as normas anteriores de construção pesava 40 toneladas.

Uma das causas que favorece essa diminuição é o facto de se ter substituído a cravagem de rebites pelo processo moderno de soldadura. Além disso, no interior destas novas carruagens efectuou-se uma verdadeira revolução no referente aos materiais. Mesmo em coisas que à primeira vista parecem insignificantes, logrou-se uma economia considerável desses materiais. Assim, o mecanismo de elevação das vidraças das janelas diminuiu nada menos de 6 quilos, isto é, o seu peso, passou de 14 para 8 quilos. O mesmo se deu com as portas de correr dos compartimentos, que pesavam 28,5 quilos e agora pesam apenas 25. Actualmente, uma rede para as bagagens de mão, capaz de suportar a mesma carga que as antigas, pesa apenas 220 gramas.

Foi possível, em conjunto, reduzir o peso dos "chassis" de 5.000 para 2.810 quilos, e o da armação da carruagem de 5.750 para 4.470 quilos. O peso dos topes e dispositivos de engate foi também reduzido de 1.950 para 1.070 quilos, o dos freios de 1.450 para 690 quilos, e assim sucessivamente.

É natural o receio de que estas novas carruagens sejam menos resistentes e de vida mais curta do que as anteriores. Tal não é, porém, o caso. Todas as experiências efectuadas pelos serviços competentes vieram corroborar aquilo que fôra teoricamente afirmado. Também desempenham papel importante nas novas carruagens as suas características aerodinâmicas que reduzem a resistência de marcha de 30% em relação à dos comboios rápidos formados com carruagens antigas.

— Em 1 de Maio de 1942 completaram-se 50 anos desde que foram postos em serviço os primeiros dois comboios de corredor da Alemanha. Foram os comboios 31 e 32, que ainda hoje circulam entre Colónia, Wuppertal, Altenbeken, Hameln, Hildesheim, Magdeburgo e Berlim. Estes novos comboios diferenciavam-se dos demais por terem um corredor lateral e por todas as carruagens serem ligadas entre si por um fole de couro de intercomunicação. Tinham lugares numerados pelos quais se cobrava uma sobretaxa especial de 2 Marcos e que podiam ser marcados com antecipação.

No horário de 1892, os comboios de corredor 31 e 32 eram os únicos na Alemanha e os mais rápidos

entre Colónia e Berlim. Em 1893 seguiram-se-lhe os 3 e 4 entre Colónia-Düsseldorf.

Os comboios de corredor espalharam-se pouco a pouco por toda a Alemanha. Seguiram-se-lhe os restantes caminhos de ferro do Estado e, especialmente depois da reforma de tarifas de 1 de Maio de 1907, os comboios de corredor passaram a ser o meio de comunicação preferido para as grandes distâncias.

— A indústria alemã construiu uma locomotiva eléctrica extraordinariamente pesada para serviços de desentulho em minas de linhite. Os grandes vagões de transporte em serviço nas minas de linhite para os trabalhos à luz do dia, tornaram indispensável a mudança para a bitola regulamentar. A locomotiva tem seis veios com uma pressão de 25 toneladas sobre cada um. Com o seu peso total de 6 vezes 25 toneladas ultrapassa a locomotiva de seis eixos dos comboios de mercadorias dos caminhos de ferro do Reich alemão, de 30 toneladas. A máquina foi construída com três corpos de dois eixos ligados uns aos outros, para evitar o perigo do descarrilamento e de se voltar sobre os leves carris das minas. Seis motores de 272 quilovátiros de potência cada um, actuam sobre os veios motores por meio de engrenagens de dentes inclinados, montados de ambos os lados do motor, bem junto das rodas. Com esta disposição os veios ficam apreciavelmente descarregados. Um interruptor de arranque com 45 pontos permite uma ligação uniforme até ao máximo da velocidade.

FRANÇA A Direcção dos Caminhos de Ferro Franceses comunicou que se viu forçada a reduzir ainda mais a circulação de comboios, em toda a França, devido à falta de material rolante.

Essa redução fez-se sentir já no dia 1 do mês passado.

ITÁLIA Em 3 de Maio entraram em vigor algumas modificações no horário ferroviário, com o fim de se beneficiarem as comunicações europeias, tendo-se inaugurado um comboio directo entre Lyon e Turim. Restabeleceram-se também as comunicações directas entre a Itália e os Balkans. Diariamente sairá um comboio de Turim com destino a Salónica, via Trieste-Zagub-Belgrado-Sofia.

Por outro lado, as comunicações directas entre Roma e Budapeste foram restabelecidas em 4 de Março, utilizando-se a linha Roma-Trieste-Lublina-Budapeste.

— A Rádio Roma, anuncia pelos seus Serviços de Informação de Imprensa que, segundo o discurso do ministro das comunicações, Host Venturi, pronunciado no encerramento da discussão do orçamento do seu ministério, a rede ferroviária eléctrica italiana estende-se hoje por 5423 quilómetros.

Após a conclusão da paz os caminhos de ferro do Estado deverão fazer face ao importante aumento do tráfego por motivo do alargamento do território nacional e em virtude da insuficiência da tonelagem da marinha mercante mundial. Por esta razão está sendo desde já encarado um programa orgânico com vista ao maior desenvolvimento das instalações ferroviárias e ao aumento do material rolante que compreende também a electrificação de mais 4.000 quilómetros de caminhos de ferro, cujo custo atingirá a importância aproximada de cinqüenta biliões de liras.

JAPÃO

Os japoneses construirão um túnel submarino entre Medchik e Simonoseki, que une a ilha japonesa de Hondo com a Kuichui.

As primeiras viagens de experiência já se realizaram com bom resultado, e no próximo outono o túnel ficará aberto para o serviço geral.

Esta linha subterrânea, que se destinava ao tráfego de passageiros, será por motivo de guerra, posta ao serviço de transportes de mercadorias. Os trabalhos de construção foram, por isso, acelerados, a-fim-de que ficassem prontos quatro meses antes do prazo previsto.

Com este túnel, os comboios avançam seis horas no trajecto de Hondo a Kiuchi.

NORUEGA

Durante a guerra, têm continuado os trabalhos de electrificação dos caminhos de ferro do estado norueguês. Actualmente electrificaram-se quinhentos quilómetros. Segundo consta, está em projecto a electrificação completa de todos os caminhos de ferro de Sorland. Na linha Nordagutu — Neslandwatn, com a extensão de 75 quilómetros, trabalha-se também na sua respectiva electrificação.

Em breve, quinze por cento dos caminhos de ferro da Noruega ficarão electrificados, o que resultará uma economia de 115.000 toneladas de carvão por ano.

As novas locomotoras suíssas Brown-Boveri poderão imprimir a velocidade, em alguns trajectos, de 120 quilómetros à hora.

— Os caminhos de ferro do Estado Norueguês acabam de ser dotados com locomotivas poderosas que poderão rebocar um comboio de 300 toneladas em rampas de 1 por 55, a sessenta quilómetros à hora.

Estas locomotivas foram construídas na Alemanha e oferecem a particularidade de o tender não estar separado da máquina. O seu peso total é de 153,6 toneladas. A caldeira, construída em aço cromado, produz uma pressão de 17 atmosferas.

Em virtude das numerosas e fortes curvas da via, a locomotiva não pode ultrapassar a velocidade de 90 quilómetros à hora.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Agosto de 1892)

Linhos portuguesas

Sete novos ascensores. — Os srs. Ezequiel Masantano e Tavares Trigueiro apresentaram na camara municipal um requerimento pedindo licença para estabelecerem em Lisboa os seguintes ascensores mechanicos:

1.º Partindo da embocadura da calçada do Salitre, junto á Avenida da Liberdade e percorrendo-a em toda a extensão até a esquina oeste do largo do Rato. Pode haver a variante dos carros darem volta pela travessa do Moreira e por parte da Avenida.

2.º Partindo da embocadura da rua do Sol ao Rato, seguindo por toda ella, rua do Campo de Ourique, rua de Ferreira Borges, do Patrocínio, do Possolo, calçada das Necessidades, largo do Rilvas, travessa das Necessidade, travessa do Sacramento, rua do Tenente Valadim até a rua Vinte e Quatro de Julho. Pode haver a variante preferindo o seguimento do largo do Rilvas, travessa do Thesouro, Praça de Armas.

3.º Partindo da embocadura da rua das Gaivotas junto ao largo do Conde Barão, seguindo por ella e rua de Caetano Palha até a embocadura que encontra a rua dos Poyaes.

4.º Partindo da embocadura da rua da Cruz dos Poyaes, do lado da rua dos Poyaes, seguindo por ella e rua de S. Marçal até o extremo que liga com a rua da Escola Polytechnica.

5.º Partido da embocadura da rua da Magdalena, junto ao Poço do Borratem, e seguindo por ella no ramo ascendente e descente ao largo da Magdalena e seguindo pelo largo de Santo Antonio da Sé, ruas do Arco do Limoeiro, de Santa Luzia, largo das Portas do Sol, ruas do Infante D. Henrique e das Escolas Geraes, pela bifurcação que é atravessada pela calçada do Forno do Tijollo seguindo pela calçada de S. Vicente, rua da Infancia ao largo da Graça.

6.º Partindo do largo da Graça ou ligando com o antecedente e percorrendo a rua da Graça, Caminho do Forno do Tijollo e alinhamento que a camara municipal indicar até Arroyos.

7.º Partindo da rua das Pretas ou rua do Telhal seguindo por toda ella, rua de Santo Antonio dos Capuchos, Campo dos Martyres da Patria, pelo lado do sul do jardim, ruas do Paço da Rainha, Escola do Exercito, José Estevão, Rebello da Silva e calçada de Arroyos até a estrada da circumvallação.

D'estes ascensores desejam os supplicantes a concessão na totalidade ou em parte, sendo-lhes reservados sempre os direitos de primazia, para os que lhes são concedidos, sempre que de futuro outros os pretendam.

Sul e Sueste. — O pessoal da administração dos correios e telegraphos está construindo, por conta da direcção d'esta linha, uma linha telegraphica que ligará as estações de Lisboa e Barreiro, entre si e portanto aquella com toda a rede. O traçado é o seguinte:

Parte de Lisboa em direcção a Vila Franca; n'este ponto atravessa o cabo do Tejo para as lezírias, segue até a Ponte de Pedra, atravessa o cabo do Esteiro de Samora, parte para Alcochete, atravessando o cabo do Vau de Alcochete e segue para Aldegallega, Pinhal Novo e Barreiro.

A extensão da linha é de 90 kilometros approximadamente, e o seu custo está orçado em 1:600\$000 rs.

Esta linha, que offerece grandes vantagens, era de ha

Em Bucelas

INAUGURAÇÃO DE UMA «POUSADA» E DE UM RESTAURANTE

Freixial, pictresco lugar de Bucelas, de ar lavado e puro, emoldurado por uma bela paisagem, acaba de ser valorizado com um restaurante «O Carlos», iniciativa louvável do sr. Carlos de Oliveira e de seus dois filhos.

O restaurante, que possue, além de uma adega regional, dedicada ao Grupo Tauromáquico «Sector 1», quartos higiénicos e casa de banho, constitue uma excelente «pousada saloia», modesta mas limpa e alegre, onde os hóspedes gostarão de passar férias repousadas.

No dia da sua inauguração, que foi a 5 do corrente, o almoço foi de homenagem à Imprensa, Auto Club dos Médicos, Grupo de «Os Carlos» e «Sector 1». Presidiu o sr. Carlos da Rocha, vice-presidente do benemérito grupo de «Os Carlos», que dava a direita ao sr. Carlos de Oliveira e a esquerda ao nosso director sr. Carlos d'Ornellas.

O almoço que constou de uma ementa bem organizada, foi servido por lindas raparigas.

Freixial, de hoje em deante, graças à sua «pousada» torna-se um ponto de paragem obrigatória para quem viajar pela encantadora região de Bucelas.

Tráfego ferroviário europeu

Acaba de se estabelecer um acôrdo entre a Direcção dos Caminhos de Ferro da França, Suissa e Itália, e a da Croácia, Sérvia, Bulgária e Grécia, que fixa as tarifas de passageiros e mercadorias. Este acôrdo entrou em vigor no dia 1 de Maio, tendo ficado decidido que todo o tráfego passará por Trieste.

Nos meios interessados considera-se que o novo acôrdo oferece perspectivas favoráveis ao desenvolvimento das relações económicas da Bulgária com os países da Europa ocidental.

muito requisitada pela direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Bela Baixa. — Vae em breve ser aberto á exploração o apeadeiro de Mouriscos, entre as estações de Alferrarede e Alveja-Ortiga, a 14 kilometros de Abrantes.

Foi dada ordem para activar a construção da parte entre Covilhã e Guarda, de forma a estar concluida em quatro meses.

Linhos reduzidas em S. Thomé. — Foram pedidas duas concessões d'estas linhas, a primeira pelos srs. Salvador Pantoja e Edmont Plantier, que pretendem explorar um caminho de ferro de vía reduzida entre o porto da cidade de S. Thomé e os principaes pontos productores da ilha; a segunda pelos srs. Mario Belmonte Pessoa e Gregorio Victor Garcia, que desejam construir um caminho de ferro de sistema Décauville, tracção a vapor, partindo da mesma cidade de S. Thomé para Caixão Grande e Cruzeiro da Trindade.

Ascensores de Lisboa. — Parece que a companhia vae elevar o preço das carreiras do ascensor de Camões-Estrella 50 réis por todo o percurso, 30 réis as meias carreiras na subida e 20 réis na descida.

Esta linha está com efeito, com uma tarifa reduzidissima, e a pequena elevação de preço é perfeitamente justificada.

Tauromaquia

Banquete de homenagem ao decano dos críticos taurinos Carlos de Abreu

Carlos de Abreu, querido amigo e camarada da imprensa de Lisboa, e decano dos críticos tauromáquicos, teve o prazer de ver, no Domingo 19 de Julho, reunidos em sua volta, num almôço de homenagem, muitíssimos amigos, colegas e admiradores, em número de 70. Muitas outras pessoas, que não puderam comparecer, associaram-se, no entanto, à homenagem com telegramas e cartas.

A comissão promotora do almôço era composta pelos srs.: Caetano da Silva Pestana, Couto Duarte, Fausto Nunes Dias, João Baptista Duarte, João Pedro Monteiro, José Luiz Ribeiro e Sabino Correia.

Presidiu o nosso director, sr. Carlos d'Ornellas, vice-presidente do Grupo Tauromáquico "Sector 1", que deu a direita ao homenageado e a esquerda à senhora de Carlos de Abreu. Na mesa de honra sentaram-se também os srs. Mário de Noronha, Carlos César dos Santos Gonçalves, pelo grupo de "Os Carlos", João Pedro Monteiro, Caetano da Silva Pestana, José Luiz Ribeiro e António Luiz Lopes.

Com animação decorreu o repasto e não podia deixar de ser assim que o homenageado, por todas as suas qualidades intelectuais, de camaradagem conquista em cada conhecido um amigo e um admirador.

Foram também numerosos os brindes, tendo feito uso da palavra os srs.; Carlos d'Ornellas, que em nome do "Sector 1" agradeceu a deferência de presidir ao almôço; João Pedro Ribeiro, em nome da comissão organizadora da homenagem; Rodrigues Laranjeira, Mário de Noronha, e Júlio Saraiva, pela Tertulia Tauromáquica; Roberto Fernandes, Fausto Nunes Dias, director do semanário "Vida Ribatejana", Couto Duarte, Jaime Graça, Fernando Baptista, Mário Quintela, José Luiz Ribeiro, António Luiz Lopes, por último, o homenageado, que agradeceu num sentido improviso as palavras que lhe tinham sido dirigidas.

No final, foi-lhe eferecido um "apunte" do distinto artista espanhol Martin Maqueda, que se achava presente, e um relógio de ouro.

Sociedade Açoriana de Estudos Aéreos

As três capitais dos Açores vão ficar ligadas ao continente português e à América

Constituiu-se, recentemente, uma sociedade que tem por objectivo a ligação aérea das três principais ilhas dos Açores com Lisboa e Nova York, e tomou o nome de Sociedade Açoreana de Estudos Aéreos. Dela fazem parte os importantes capitalistas srs. Vasco Bensaude, gerente da Emprêsa Insulana de Navegação, José Bensaude, actualmente em Nova York, à frente de uma poderosa firma comercial e industrial, Dr. Augusto Rebelo Arruda, Albano de Oliveira Azevedo e Augusto de Atayde.

Esta Sociedade requereu junto de Sua Ex.^a o Sr. Presidente do Conselho que lhe fosse dada o concessão do exclusivo das carreiras aéreas inter-insulares açorianas que voando sobre as três capitais do arquipélago — Horta, Angra do Heroísmo e Ponta Delgada — as liguem, por intermédio da primeira, com as carreiras dos Clippers.

O assunto, pela sua alta importância, teve que ser submetido a demorado estudo, opós o qual o Sr. Presidente do Conselho determinou que a essa Sociedade sejam dadas as condições necessárias para que a sua existência possa ter a devida continuïdade.

Esta iniciativa entra no número das que honram sobremaneira uma geração, pelos altos serviços que vem prestar ao país e às lindas ilhas adjacentes. Com ela, os Açores aproximam-se da Metrópole e da América do Norte, e o seu valor económico e turístico será incalculável.

Publicações recebidas

Imagens e Legendas do Minho e Douro — por Joaquim Oliveira da Silva.

Com um prefácio do sr. A. Marcelino da Silva, digno chefe da 3.^a Circunscrição da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, acaba o sr. Joaquim Oliveira da Silva, Sub-agente Comercial da mesma companhia, de publicar um magnífico opúsculo, ilustrado com várias gravuras, intitulado *Imagens e Legendas do Minho e Douro*.

O livro é interessante e útil, e lê-se, por isso, com agrado, com encanto, pois o seu autor sabe, em prosa elegante, tratar com inteligência todos os assuntos que mereceram a sua atenção.

Recomendamos a sua leitura. Não se trata de uma divagação literária, sem objectivo sério; trata-se pelo contrário, dum livro bem escrito sobre assuntos bem pensados e estudados.

Agradecemos ao seu distinto autor os exemplares oferecidos a esta redacção.

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

O «Diário do Governo» n.º 122, 2.ª série, de 27 de Maio, publica o seguinte :

Convénio entre os CTT e a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta (C. B. A.)

A Administração Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones, representada pelo seu administrador geral, abaixo assinado, devidamente autorizado por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 27 de Abril de 1942, nos termos do artigo 4.º do decreto-lei n.º 31:421, de 26 de Julho do ano findo, e designada no presente convénio por CTT, e a Companhia de Caminhos de Ferro da Beira Alta, representada pelo seu administrador Dr. Domingos Pinto Coelho, também abaixo assinado, e designada no presente convénio por C. B. A., reconhecendo a necessidade de estabelecer as taxas e condições de transportes e ainda o processo de pagamento dos serviços efectuados por conta dos CTT, acordam nas seguintes cláusulas, que foram aprovadas por despacho de S. Ex.º o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 31 de Dezembro de 1940:

ARTIGO 1.º

Designação dos transportes e serviços

Os transportes e outros serviços que a C. B. A. efectuar por conta dos CTT serão classificados em duas categorias : «Serviços regulares» e «Serviços eventuais».

ARTIGO 2.º

Serviços regulares

Os transportes e serviços abrangidos neste artigo, bem como os preços a aplicar, são os seguintes :

§ 1.º Transporte de ambulâncias postais ou vagões postais e cedência de compartimentos reservados em combóios para execução diária e regular do serviço postal :

a) O transporte das ambulâncias postais será pago aplicando a cada tonelada-quilómetro bruta rebocada (tara e carga máxima inscritas) as bases de : ambulâncias propriedade dos CTT, \$04; ambulâncias propriedade da C. B. A., \$04(5).

b) Os compartimentos reservados serão pagos aplicando em todas as rôdes exploradas pela C. B. A. a base de \$22(5) por compartimento-quilómetro.

c) Nas carruagens-ambulâncias postais e nos compartimentos reservados só pode transitar o pessoal dos CTT encarregado da execução do serviço postal e sua fiscalização, devidamente munido dos competentes bilhetes de identidade, ficando vedado o acesso ao pessoal da C. B. A. durante o serviço, nos termos dos artigos 41.º e seguintes do decreto-lei n.º 5:786, de 10 de Maio de 1919.

Estes bilhetes de identidade, que não dão direito a viajar noutras condições, serão válidos por anos civis, deverão ter o nome, assinatura e categoria do portador, ser passados pela Direcção dos Serviços de Exploração dos CTT e visados pela administração da C. B. A. e ser apresentados durante as paragens nas estações aos empregados da C. B. A. todas as vezes que por estes sejam requisitados, dando direito ao ingresso nas gares quando para tomar ou deixar o serviço.

Os funcionários dos CTT que viajarem sem este bilhete de identidade ou sempre que este não satisfaça as condições supra indicadas ficam sujeitos às disposições estabelecidas nos regulamentos da exploração de caminhos de ferro para os passageiros encontrados sem bilhete.

d) A C. B. A. fornecerá os compartimentos reservados, de preferência em carruagens de portas, quando as haja, e tal fornecimento será limitado aos combóios em cuja composição não entrem carruagens ambulâncias.

§ 2.º Carga, trasbordo e descarga de malas postais algumas estações da C. B. A. :

a) A C. B. A. fará nas estações fixadas de comum acordo com os CTT, e com pessoal seu, o serviço de carga, trasbordo e descarga de malas postais.

Nas estações onde não haja suficiente pessoal fixo a C. B. A. poderá não se encarregar desse serviço.

b) Este serviço será remunerado pelos CTT ao preço do jornal dos agentes da C. B. A. dêle encarregados, conforme o tempo gasto, sendo feito sob a direcção e exclusiva responsabilidade do pessoal dos CTT.

Aquele preço poderá ser reduzido a 50 por cento quando a C. B. A. reconheça não haver inconveniente para o serviço da estação.

§ 3.º Ocupação de recintos cobertos nas estações :

a) Os recintos das estações que, de comum acordo, foram ocupadas pelos CTT serão alugados ao preço uniforme de \$860 por metro quadrado ou fracção e por período indivisível de um ano.

b) — A ocupação destes recintos fica limitada ao máximo de 30 metros quadrados por cada estação, ficando a limpeza destes recintos a cargo dos CTT.

§ 4.º Revisão em serviço das ambulâncias postais de modo a garantir a sua circulação :

a) Este serviço compreende o seguinte :

1.º A lubrificação, com substituição e reparação de chumacos, carcassas, bronzes e obturadores ;

2.º A limpeza geral de todos os órgãos exteriores e lavagem exterior da caixa ;

3.º Exame e afinação dos freios, com substituição dos artigos de borracha e cepos ;

4.º O aquecimento (estufas) durante cinco meses, à razão de doze horas por ambulância-dia (inclusive carvão e água, assim como a limpeza de fornalhas, o exclusivo a substituição de grelhas) ;

5.º O abastecimento de águas aos reservatórios ;

6.º A iluminação, manutenção e conservação das baterias.

b) A remuneração destes serviços será fixada em globo pela administração da C. B. A., de acordo com os CTT.

§ 5.º No último trimestre de cada ano serão fixadas para cada um dos transportes e serviços indicados nos parágrafos anteriores deste artigo as unidades e importâncias e considerar em cada rubrica e que vigorarão sem alteração no ano

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

seguinte, sejam quais forem as variações que, a favor ou contra qualquer das partes, surjam no decurso do mesmo ano.

De cada vez será elaborado um mapa discriminativo, análogo ao que se encontra junto a este convénio.

§ 6.º A C. B. A. é dispensada do pagamento do imposto ferroviário relativo aos transportes referidos neste artigo.

ARTIGO 3.º

Serviços eventuais

Os transportes e serviços abrangidos por este artigo, bem como os preços a aplicar, são os seguintes:

§ 1.º Transporte de pessoal :

a) O transporte do pessoal, desde que pelos CTT seja estabelecida a respectiva requisição de transporte, segundo o modelo em uso, beneficia da redução de 50 por cento sobre os preços da tarifa geral.

b) A C. B. A. concederá passes anuais de livre circulação isentos de imposto ferroviário aos funcionários dos CTT encarregados dos serviços de inspecção e fiscalização, constantes de lista a elaborar de acordo entre as duas partes, não podendo a sua quantidade exceder seis, válidos nas suas rôdes.

c) A C. B. A. concederá bilhetes de assinatura impessoais para o pessoal em serviço das ambulâncias postais, com a redução que concede a outros funcionários do Estado, beneficiando da redução sobre os preços da tarifa aplicável, em qualquer classe e percurso, quando requisitados pelos CTT, entendendo-se que tais bilhetes são apenas para uso do pessoal em serviço nas ambulâncias.

d) A C. B. A. concederá bilhetes de assinatura impessoais em 3.ª classe para carteiros, com a redução de 50 por cento sobre o preço da tarifa de assinaturas, e a cujas condições ficam sujeitos.

§ 2.º Transporte de materiais :

a) Quando requisitados pelos CTT, em modelos em uso, o transporte de materiais gozará da redução de 50 por cento sobre os preços da tarifa geral.

b) A C. B. A. aplicará, de ofício, a estes transportes as tarifas especiais em vigor e o seu preço por inteiro, quando este preço por inteiro for mais barato que o preço da tarifa geral com 50 por cento de redução e desde que sejam cumpridas as condições de aplicação dessas tarifas.

c) A redução acima indicada não abrange as despesas devidas por qualquer capítulo da tarifa de despesas acessórias e incide exclusivamente sobre o preço do transporte propriamente dito, segundo as bases da tarifa geral.

§ 3.º Transporte de malas postais em vagões fechados :

a) Este serviço será pago a \$12 por cada tonelada-quilômetro bruta rebocada.

b) A tonelagem a considerar será a soma da tara do vagão utilizado com a da carga útil, que será sempre tomada como 5 toneladas, seja qual for a carga útil efectivamente transportada.

§ 4.º Transporte de malas postais em furgões em serviço nacional :

a) Este transporte será pago à razão de \$25 por malaviagem, seja qual for o percurso.

b) A C. B. A. limitará a quantidade de malas a admitir nos

furgões de cada combóio, conforme o peso e o volume das malas e por este transporte não terá qualquer responsabilidade por atrasos, avarias, extravios, etc.

§ 5.º Transporte em vazio, de ambulâncias postais que, por conveniência dos CTT, tenham de ser deslocadas :

a) Quando requisitado pelos CTT nos modelos em uso para o transporte de materiais, aplicar-se-á a base de \$60 por tonelada quilômetro bruta (tara inscrita) rebocada.

§ 6.º Transporte e serviços diversos :

a) O transporte de postes em vagonetas, as despesas a fazer com a fiscalização do atravessamento aéreo da linha férrea e da circulação de combóios por ocasião da montagem das linhas e outros serviços eventuais desta espécie, como seja a colocação de receptáculos postais nas estações e nos furgões, a instalação e sinalização de postos de serviço dos CTT nas gares das estações, e colocação de aparelhos para a permutação de malas dos combóios em andamento, serão tratados directamente entre os CTT e a administração da C. B. A. e o pagamento será feito conforme for acordado para cada caso, reservando-se os CTT o direito de fornecer o material necessário.

b) Semelhantemente, as pequenas e grandes reparações nas ambulâncias postais serão tratadas pelos CTT com a administração da C. B. A. e pagas segundo o acordado para cada caso.

c) É grátil o estacionamento das ambulâncias postais que, com prévio acordo da administração da C. B. A., sejam consideradas como reserva nas estações onde os CTT o julguem conveniente. Concede a C. B. A. a quaisquer outras ambulâncias e aos vagões utilizados no serviço postal ou no transporte de materiais um prazo duplo do fixado na tarifa de despesas acessórias para a carga ou descarga gratuita dos vagões, fazendo-se, portanto, a cobrança tarifária, se a houver, a contar da hora seguinte à expiração do referido prazo duplo.

§ 7.º Outros transportes e serviços não designados :

Serão estabelecidos, requisitados e pagos conforme for combinado para cada caso.

§ 8.º Expedição, recepção e entrega de telegramas particulares nacionais :

a) A utilização das linhas telegráficas da C. B. A. para a expedição ou recepção de telegramas particulares ficará limitada às estações, a designar de comum acordo, onde não haja próximo estações ou postos telegráficos dos CTT.

b) Aos passageiros em trânsito nos combóios é facultada a expedição, e possivelmente a recepção, de telegramas particulares nacionais, redigidos em linguagem clara portuguesa, para serem transmitidos em determinadas estações.

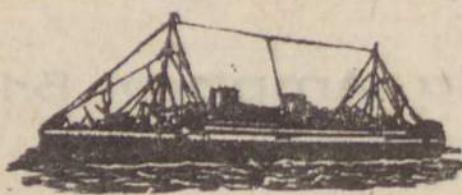
c) As taxas destes telegramas, bem como a regulamentação de todo o serviço, serão objecto de acordo especial a estabelecer entre as administrações dos CTT e da C. B. A.

§ 9.º A dispensa do imposto ferroviário consignado ao § 6.º do artigo 2.º para os serviços regulares é extensiva às verbas de transportes referidas neste artigo.

ARTIGO 4.º

Processo e pagamento de contas

§ 1.º A C. B. A. apresentará mensalmente para pagamento



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruña, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Ltda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

na Direcção dos Serviços de Finanças dos CTT todas as contas relativas aos encargos dêste convénio. Quaisquer diferenças encontradas nestas contas serão imediatamente estudadas e regularizadas na primeira conta da espécie que a C. B. A. enviar.

a) O montante anual que fôr fixado para cada um dos transportes e serviços abrangidos no artigo 2.º (Serviços regulares) será pago em duodécimos e até trinta dias depois de apresentada a conta.

b) O pagamento das contas relativas aos transportes e serviços compreendidos no artigo 3.º (Serviços eventuais) será feito também até trinta dias depois da apresentação das contas.

§ 2.º As contas por serviços regulares relativos a Dezembro e as contas por serviços eventuais até ao mês de Outubro de cada ano económico serão apresentadas antes de 31 de Dezembro, devendo ser pagos pelos CTT até 14 de Fevereiro do ano seguinte.

§ 3.º Na liquidação de contas referentes aos anos de 1941 e 1942 não poderão ser pagas à Companhia importâncias superiores às resultantes dos princípios estabelecidos neste convénio.

ARTIGO 5.º

Disposições gerais

§ 1.º O presente convénio, que tem aplicação uniforme em toda a rede explorada pela C. B. A., entrará em vigor na data da publicação no *Diário do Governo* do visto do Tribunal de Contas, e será válido até ao fim do presente ano económico, considerando-se renovado por períodos de um ano se não fôr denunciado, com a antecedência mínima de nove a dias, antes da expiração de cada período.

§ 2.º Independentemente da denúncia, êste convénio poderá ser revisto anualmente, durante o último trimestre de cada ano, a pedido de qualquer das partes, não só para alteração das bases, como para modificar qualquer das suas disposições, e ainda para regular casos imprevistos e aperfeiçoar quanto possível os serviços dos CTT ou da C. B. A. As alterações provenientes desta revisão só terão execução depois de autorizadas nos termos do § 1.º do artigo 4.º do decreto-lei n.º 31:421, de 26 de Julho de 1941.

§ 3.º Os CTT e a C. B. A. comprometem-se, mútuamente, a assumir a responsabilidade dos danos sofridos pelo material de cada uma das partes, quando se prove que êsses danos derivaram de acidente por que devam ser inculpados os respectivos agentes.

a) A avaliação dos prejuízos causados ao material de qualquer das partes, quando a extensão desses prejuízos o justificar, será feita, quando necessária, por uma comissão de peritos, constituída por delegados dos CTT e da C. B. A. em número igual.

§ 4.º As questões que se suscitarem sobre a execução dêste convénio, por efeito de interpretação das suas disposições, serão resolvidas por um tribunal arbitral constituído por cinco membros, sendo dois nomeados pelos CTT, dois pela C. B. A. e outro que será um juiz nomeado pelo presidente do Supremo Tribunal de Justiça.

§ 5.º No caso de rescisão do presente convénio, as suas disposições continuarão em vigor, para todos os efeitos, até que seja aprovado pelo Governo o novo convénio, para o que ambas as partes se comprometem a apresentar o respectivo Projecto dentro do prazo de noventa dias, a contar da data da denúncia.

O encargo máximo anual dêste convénio será de 350 000\$ que deve ser satisfeito pelas seguintes rubricas orçamentais: artigos 7.º, n.º 3), 15.º, n.º 3), 18.º, n.º 3) e 30.º, n.º 3).

Feito em duplicado, ficando um exemplar na Direcção dos Serviços de Finanças dos CTT e outro, também selado, em poder da C. B. A.

O presente termo está escrito em sete folhas de papel

selado que pelos outorgantes vão rubricadas e foi pago o sêlo devido, na importância de 25\$.

Assinado em 8 de Maio de 1942.

(Foi visado pelo Tribunal de Contas em 16 de Maio de 1942, sendo devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo» n.º 155, 2.ª série, de 6 de Julho de 1942, publica o seguinte :

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 32, da construção de uma passagem superior ao quilómetro 175,820 da linha férrea de Evora, de que é adjudicatário José Pinto Caeiro, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

Expresso Mont-Cenis-Oriente

Em Maio estabeleceu-se uma nova ligação europeia de caminho de ferro: o expresso Mont-Cenis-Oriente.

O combóio circula diariamente em quatro dias úteis por semana no trajecto Lyon-Turim-Milão, com derivação para a Suissa, Veneza-Trieste-Laibach-Agram-Belgrado-Sofia e Salónica, e em três dias úteis da semana no percurso Turim-Sofia.

OFICINAS GRÁFICAS

Bertrand (Irmãos), L.^{da}

ONDE SÃO EXECUTADAS AS GRAVURAS QUE PUBLICAMOS NA NOSSA REVISTA

Fotogravura em todos os géneros. Reprodução de Aguarelas, Óleos, etc. Trabalhos tipográficos em todo o género. Offset, Fotocromo, Cartazes, etc. :-:-:-:-

Telefone P. B. X. | 2 1368
| 2 1227

Travessa Condessa do Rio, 27
L I S B O A

P e ç a m O r c a m e n t o s

