

Ilherino  
D. SANTO



Gazeta dos  
Caminhos de Ferro

**Calendário para 1944**

	JANEIRO	FEVEREIRO	MARÇO
Domingo ..	— 2 9 16 23 30	— 6 13 20 27	— 5 12 19 26 —
Segunda...	— 3 10 17 24 31	— 7 14 21 28	— 6 13 20 27 —
Terça.....	— 4 11 18 25 —	1 8 15 22 29	— 7 14 21 28 —
Quarta ....	— 5 12 19 26 —	2 9 16 23 —	1 8 15 22 29 —
Quinta ....	— 6 13 20 27 —	3 10 17 24 —	2 9 16 23 30 —
Sexta.....	— 7 14 21 28 —	4 11 18 25 —	3 10 17 24 31 —
Sábado ....	<b>F</b> 8 15 22 29 —	5 12 19 26 —	4 11 18 25 —
	ABRIL	MAIO	JUNHO
Domingo ..	— 2 9 16 23 30	— 7 14 21 28	— 4 11 18 25 —
Segunda...	— 3 10 17 24 —	1 8 15 22 29	— 5 12 19 26 —
Terça.....	— 4 11 18 25 —	2 9 16 23 30	— 6 13 20 27 —
Quarta ....	— 5 12 19 26 —	<b>F</b> 10 17 24 31	— 7 14 21 28 —
Quinta ....	— 6 13 20 27 —	4 11 18 25 —	1 8 15 22 29 —
Sexta.....	— 7 14 21 28 —	5 12 19 26 —	2 9 16 23 30 —
Sábado ....	1 8 15 22 29 —	6 13 20 27 —	3 <b>F</b> 17 <b>F</b> —
	JULHO	AGOSTO	SETEMBRO
Domingo ..	— 2 9 16 23 30	— 6 13 20 27	— 3 10 17 24 —
Segunda...	— 3 10 17 24 31	— 7 14 21 28	— 4 11 18 25 —
Terça.....	— 4 11 18 25 —	1 8 15 22 29	— 5 12 19 26 —
Quarta ....	— 5 12 19 26 —	2 9 16 23 30	— 6 13 20 27 —
Quinta ....	— 6 13 20 27 —	3 10 17 24 31	— 7 14 21 28 —
Sexta.....	— 7 14 21 28 —	4 11 18 25 —	1 8 15 22 29 —
Sábado ....	1 8 15 22 29 —	5 12 19 26 —	2 9 16 23 30 —
	OUTUBRO	NOVEMBRO	DEZEMBRO
Domingo ..	1 8 15 22 29 —	— 5 12 19 26	— 3 10 17 24 31
Segunda...	2 9 16 23 30 —	— 6 13 20 27	— 4 11 18 <b>F</b> —
Terça.....	3 10 17 24 31 —	— 7 14 21 28	— 5 12 19 26 —
Quarta ....	4 11 18 25 — —	1 8 15 22 29	— 6 13 20 27 —
Quinta ....	<b>F</b> 12 19 26 — —	2 9 16 23 30	— 7 14 21 28 —
Sexta.....	6 13 20 27 — —	3 10 17 24 —	<b>F</b> 8 15 22 29 —
Sábado ....	7 14 21 28 — —	4 11 18 25 —	2 9 16 23 30 —

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

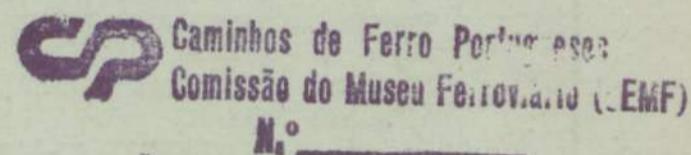
Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P BX 20158; Direcção 2752

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

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



# 1345

1 — JANEIRO — 1944

A N O      L 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

## GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

### CONSELHO DIRECTIVO:

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

### DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

### SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
AMÉRICO FRAGA LAMARES

### REDACÇÃO:

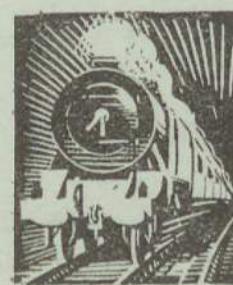
MIGUEL COELHO  
ALEXANDRE SETTAS  
REBELO DE BETTENCOURT  
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

### 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  
Major HUMBERTO CRUZ  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR  
ANTÓNIO MONTEZ  
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
RAÚL ESTEVEZ DOS SANTOS

### COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



## S U M Á R I O

1943.	5
A armadura económica dos territórios de Manica e Sofala, pelo Coronel de Eng. <sup>a</sup> Alexandre Lopes Galvão.	7
Struggle for Life..., pelo Capitão de Eng. <sup>a</sup> Jayme Gallo	12
O caminho de ferro mais setentrional do mundo, por Raúl Esteves dos Santos	13
Caminhos de Ferro de Lourenço Marques	16
Para a história das descobertas e conquistas dos portugueses, pelo Coronel de Eng. <sup>a</sup> Carlos Roma Machado	17
A rarefacção do transporte, pelo Eng. <sup>o</sup> Manitto Torres	20
A Inglaterra e os seus antigos costumes tradicionais, por Alexandre Settas	22
O Caminho de Ferro dos Alpes «bernoises».	25
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	28
Linhas Estrangeiras	30
Publicações recebidas	32
Há 50 anos, por Raul Mesnier de Ponsard	33
Imprensa	38
Grupo Tauromáquico «Sector 1»	38
Arcádia	38
O aniversário da fundação do Grupo «Os Carlos» que conta actualmente 3.500 sócios.	39
Repositório de assuntos referentes a Teatro e a Cinema, por Miguel Coelho	42
Guerra Maio	43
Cartões de Boas Festas	43
Tenente-coronel Miguel Bacelar	43
Caminhos de Ferro Coloniais	43
Parte Oficial	44

# 1943

**Q**UANDO a última fôlha do calendário cae, não começa apenas um novo ano, é uma nova e ardente esperança que se constroe e avoluma na nossa alma. Se os trabalhos, as desilusões e a experiência dura temperam e forjam o carácter dos lutadores, a esperança é que nos dá toda aquela energia moral de que se carece para se vencerem todos os obstáculos, e transformar em realidade os nossos mais altos sonhos.

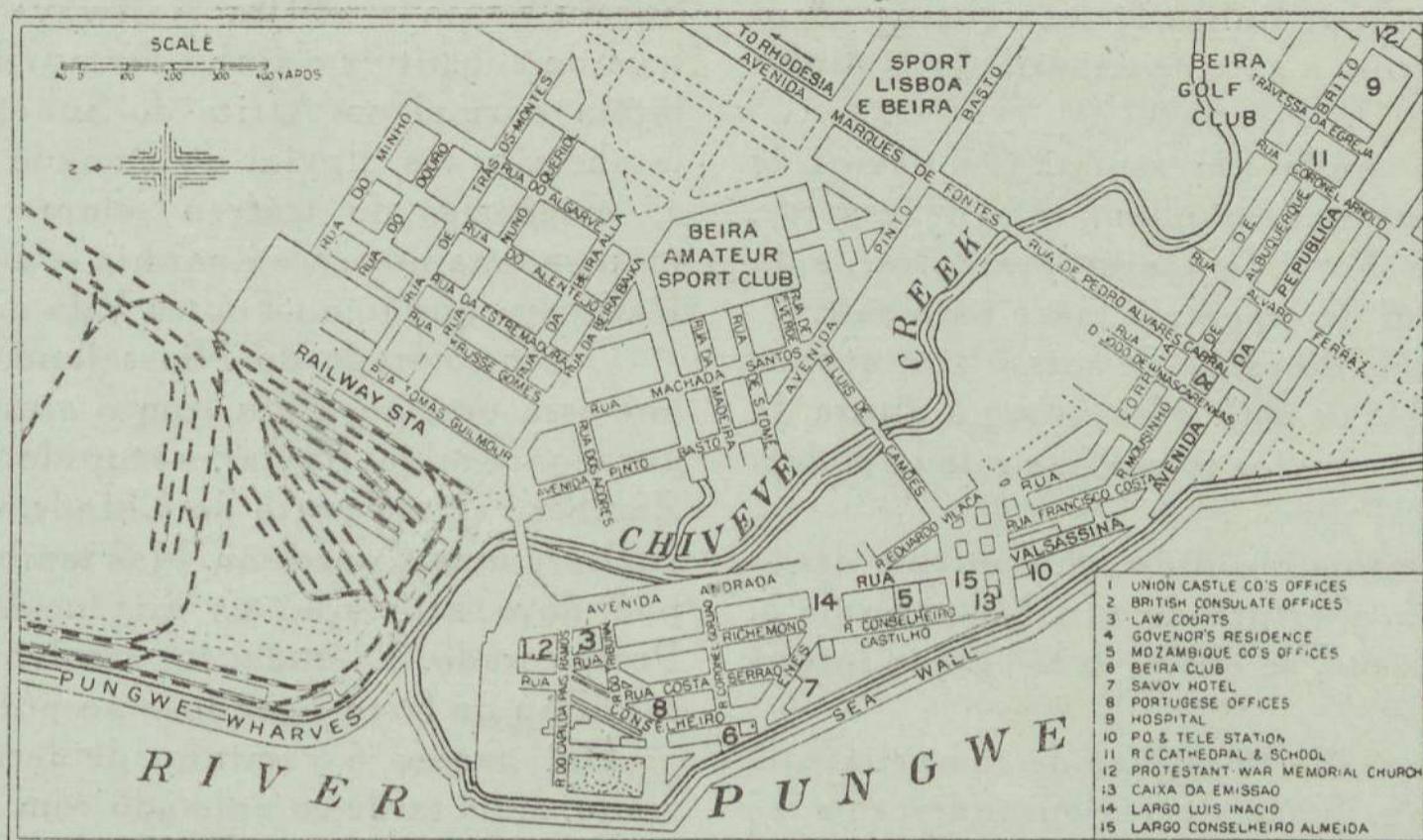
Esperança é, de certo modo, sinónimo de fé. E porque o português nunca deixou de ter fé nos destinos do País, é que vamos vencendo todas as dificuldades, por mais insuperáveis que, a princípio, pareçam. Foi essa esperança, iluminada pelo clarão do optimismo, que acompanhou e inspirou todos os homens de acção e comando do nosso país. Só por doentio derrotismo é que se poderá classificar de mau o ano de 1943, que ontem findou. Em todos os sectores da vida portuguesa trabalhou-se com afinco, com método, com entusiasmo. Nunca os recursos portugueses foram tão aproveitados e explorados como agora. O português, finalmente, começou a crêr, com mais firmeza, que Portugal [não era tão pequeno nem tão pobre, como vinha sendo dito e escrito pelos nossos pessimistas. País maravilhoso, pelo clima, pelos seus monumentos, pelas suas paisagens — o que lhe permite ser uma grande zona de turismo — a fecundidade do seu solo é também notável e propícia à fixação de um maior número de portugueses dentro das suas fronteiras.

Durante o ano de 1943 fez-se turismo, criaram-se novas actividades, e de norte a sul a agricultura e a indústria desenvolveram-se de uma maneira digna de registo. Por isso, de modo algum, se poderá afirmar que, para nós, foi mau o ano de 1943.

É, pois, uma herança excelente a que recebemos das mãos do ano transacto. A fé que nos acompanhou, a esperança que, como uma estréla, ardeu e nos guiou, o optimismo que nunca deixou de vibrar na alma de todos os homens de acção, hão de ser também, durante 1944, os deuses tutelares dos nossos destinos.

Não é uma interrogação angustiosa que está em nossa frente. É uma certeza magnífica de que Deus continuará a abençoar a nossa linda Pátria!

A todos os nossos colaboradores, assinantes, anunciantes e amigos desejamos as melhores prosperidades.



# A armadura económica dos Territórios de Manica e Sofala

Pelo Coronel de Eng.<sup>a</sup> ALEXANDRE LOPES GALVÃO

**A**GORA que os territórios de Manica e Sofala deixaram de estar sob a administração de uma Companhia Magestática para passarem à posse do Estado, é ocasião oportuna de se apreciar o estado de progresso material em que a Companhia os deixou.

A armadura económica de um país avalia-se pelos instrumentos de progresso de que se acha dotado. E os elementos fundamentais dessa armadura são os que presidem à vida de relação dos seus habitantes.

Os grandes instrumentos de progresso material de uma nação são os portos, os caminhos de ferro e as estradas.

Vejamos rapidamente o que se achava feito nos Territórios à data em que a Companhia dêles fez entrega ao Estado.

## PORTOS

Comecemos pelos portos. O Pôrto da Beira disfruta dumha posição geográfica única. A sua zona de influência é formidável. Vai desde o vale do Limpopo ao Sul, até aos confins norte do lago Niassa. As Rhodésias, o Niassaland, parte do

Congo Belga e ainda alguns territórios do Sul da Tanganica são servidos por êle. E não podem ser, economicamente, servidos por outro. No litoral do leste africano, desde Lourenço Marques até Dar-es-Salam; desde o paralelo 24.<sup>º</sup> ao paralelo 7.<sup>º</sup> Sul, não existe pôrto que lhe possa fazer concorrência. O grande pôrto de Nacala, a norte da cidade de Moçambique, nunca poderá ser um grande pôrto internacional, desde que se construiu a ponte sobre o Zambeze.

Os territórios que estão dentro da zona geográfica do pôrto da Beira são já servidos por uma rête de caminhos de ferro que mede para cima de 5.000 quilómetros; e essa rête há-de aumentar muito, logo que as condições do mundo se estabilisem.

O pôrto da Beira tem já hoje um magnífico cais acostável que dá atracação aos maiores navios que podem entrar nele. A sua extensão actual é de 827 metros, mas estão delineados os planos para o levar até 2.000 metros ou mais. Ao lado do cais levantam-se grandes armazéns e existem espaçosos teraplenos que oferecem ampla protecção e guarida às mercadorias que afluem ao pôrto. Cais e arma-

zéns são servidos por linhas férreas que os põem em comunicação com a gare de triagem do caminho de ferro.

Tem o pôrto ainda um senão. Os navios de maior calado que o demandam têm de esperar, fora da barra, a hora da maré para entrar, e da mesma forma têm de esperar a maré para saír.

Duas passagens do canal de acesso têm apenas 12' de água na baixa mar. Mas, como a altura da maré atinge 23', os navios com 28' de calado podem entrar no pôrto.

Dispõe a Administração de uma potente draga que se ocupa na abertura do canal, por forma a, num futuro próximo, se obviar o tão grave inconveniente.

O canal, que mede 15 milhas de comprimento, está balisado com bóias de luz incandescente, as quais permitem a passagem de noite com inteira segurança.

A capacidade actual de manuseamento da mercadoria, com os 24 guindastes eléctricos de que os cais se acham providos, anda por 2 milhões de toneladas. O movimento em 1942 foi superior a 1 milhão, apesar das dificuldades que a guerra traz à navegação.

Não surpreenderá que alguns anos após a cessação das hostilidades o movimento atinja os 2 milhões previstos.

E também não surpreenderá que a tonelagem anual eclipse a do nosso grande pôrto de Lourenço Marques. É que êste tem formidáveis concorrentes que não cessam de o prejudicar.

Outros portos têm ainda os territórios, mas nenhum digno de especial menção.

## A RÊDE DOS CAMINHOS DE FERRO

Os territórios de Manica e Sofala são já servidos por uma rête ferroviária que mede 648 quilómetros, ou para melhor dizer mais de 800, se se entrar em linha de conta com o caminho de ferro da «Sena Sugar».

O facto de a nossa Colónia de Moçambique barrar o acesso aos territórios do interior do Continente, que estão na posse de mãos alheias, criou para os territórios de Manica e Sofala uma situação a um tempo privilegiada e delicada. Esses territórios reclamam o fácil acesso ao mar.

Os países, para progredir, precisam estar em ligação com o mundo exterior. Por isso, logo que os ingleses se apossaram dos vastos territórios, conhecidos pelo nome das Rhodésias, reclamaram de nós a construção de um caminho de ferro que os ligasse ao pôrto da Beira, único que em boas condições os podia servir.

E essa construção fez-se à pressa, utilizando a via Decauville e partindo de Fontes Vila, em lugar de partir do pôrto, para se caminhar rapidamente.

Surgiu assim a «Beira Railway» que em breve teve de substituir a linha Decauville por outra de bitola normal na África do Sul (1<sup>m</sup>,067). E como também a via fluvial do Pungué não satisfizesse as exigências do tráfego sempre crescente, formou-se uma nova Companhia — a «Beira Junction Railway» que ligou Fontes Vila ao pôrto.

O protectorado do Niassaland, criado também por essa ocasião, ficou com o acesso ao mar assegurado por via fluvial, seguindo os rios Chire e Zambeze até ao pôrto do Chinde, onde demos aos Ingleses uma Concessão. Mas também a via fluvial não dava satisfação às exigências do tráfego do Protectorado. E então, foi resolvido construir um caminho de ferro ligando-o ao pôrto da Beira.

Daí nasceu o caminho de ferro trans-zambeziano, mais tarde completado com a construção da grande ponte sobre o rio Zambeze.

Justo é, nesta altura, uma referência ao grande Colonial que foi o General de Engenharia Joaquim José Machado, que sendo Governador dos territórios, logo nos primórdios da ocupação, antevia a necessidade da ligação do pôrto da Beira ao rio Zambeze, mandando êle proceder aos indispensáveis estudos.

A linha que liga a Beira à Rhodésia foi concedida em 1891 por contrato que tem a data de 12 de Setembro desse ano. Primitivamente tinha, como se disse, a bitola vulgar das linhas «Decauville», pesando o carril 8 a 10 quilos por quilómetro. Oito anos depois, a linha foi substituída e da linha, então levantada, supomos que alguma presta ainda hoje serviço em linhas secundárias do Sul da Colónia.

A bitola actual é, como ficou dito, de 1<sup>m</sup>,067. O declive máximo é de 2 % e o raio mínimo das curvas mede 100<sup>m</sup>. O carril é de 27 quilos, mas é de presumir que em breve seja substituído por carril de 40 quilos, ou mesmo mais. As locomotivas, de 40 e de 70 toneladas, terão de ser substituídas também.

Como nota interessante para quem queira ajuizar das condições com que os trabalhos desta natureza se podem fazer em África, diremos que na construção trabalharam 1.000 europeus e 6.000 indígenas.

A extensão total da linha anda por 339 quilómetros e tem 9 estações e 25 apeadeiros.

Noutros tempos todo o pessoal empregado na exploração da linha era inglês. Quem não soubesse inglês com dificuldade utilizava o caminho de ferro. Hoje há já muitos portugueses ao seu serviço, embora os lugares de comando estejam ainda nas mãos dos ingleses.

\* \* \*

A linha que liga o porto ao Zambeze e de que é concessionária a «Tranzambezia Railway» mede

289 quilómetros e saí da estação do Dondo, pertença da linha da «Beira Railway» e, dirigindo-se para o norte, atravessa a Circunscrição de Cheringoma e Sena.

A meio caminho encontram-se os falados campos petrolíferos da Inhaminga, onde se têm feito importantes sondagens, tendo um furo atingido a profundidade de 2.465 metros. Este caminho de ferro, inaugurado em 1922, só veio adquirir real importância no ano de 1935 em que foi inaugurada a notável ponte sobre o rio Zambeze.

Esta linha tem 9 estações e apeadeiros e emprega 1.450 indígenas. Muito do seu pessoal europeu é também de nacionalidade inglesa.

\* \* \*

Além destes dois caminhos de ferro, de interesse intercolonial, ainda existe nos territórios um outro caminho de ferro, mas este de interesse puramente local, ligando Caia com Marromeu, numa extensão total de 160 quilómetros.

Este caminho de ferro serve, além dos interesses das Empresas Açucareiras, a Circunscrição de Sena e de Marromeu.

\* \* \*

Ao todo, têm pois os territórios de Manica e Sofala 770 quilómetros de vias férreas. Para uma área de 134.822 quilómetros quadrados, que os territórios medem, cabe a cada quilómetro de linha 175 quilómetros quadrados de território. A médiana parte administrada pelo Estado é de 528 km. por quilómetro de caminho de ferro.

Mostram êstes números que os territórios de Manica e de Sofala estão providos de uma rede ferroviária mais densa do que os restantes territórios da Colónia.

A rede ferroviária do Estado concentra-se na província do Sul do Save. Os caminhos de ferro de Lourenço Marques, Gaza e Inhambane medem 465 quilómetros. E como os dois distritos têm uma área total de 132.508 k.<sup>2</sup>, segue-se que ainda êstes estão em situação de grande inferioridade em relação aos de Manica e Sofala.



MAPA DAS ESTRADAS, CAMINHOS DE FERRO  
E CAMPOS DE AVIAÇÃO

## ESTRADAS

A rede de estradas dos territórios mede hoje, aproximadamente, 10.000 quilómetros. No ano de 1941 ainda a Companhia de Moçambique abriu à exploração 330 quilómetros. Todas as Circunscrições em que os territórios se achavam divididos, estavam ligadas à Capital por estradas.

Nem todas as estradas têm a mesma importância.

São consideradas de primeira categoria as que ligam a cidade da Beira com os territórios vizinhos. Pelo Sul liga-se com o distrito de Inhambane por Vilanculos; pelo oeste com a Rhodésia por Macequece; pelo norte com o Nyassaland por Vila Fontes.

A estrada Beira-Macequece, que liga com Salisbury é a de maior movimento e a de maior importância. Por isso mereceu especiais atenções e ainda agora está sendo melhorada na parte que atravessa o vale do Pungué, para que dê trânsito fácil em todas as épocas do ano.

Esta estrada passa por Vila Machado e Vila Pery.

Além desta, outras estradas dão acesso à Rhodésia. Pelo sul, pode ir-se por Nova Lusitânia em direcção a Vila Pery, pelo norte há a estrada que passa pela vila Paiva de Andrada e se liga também por Vila Pery à estrada principal.

Como a região do Barué não estava sob a jurisdição da Companhia de Moçambique, esta projectou ligar Tete por Vila Paiva de Andrada,

Chemba e Tambára, faltando apenas parte do trôco entre a Vila Paiva de Andrada e Maringue.

A ligação da Beira com Blantyre, no Nyassaland, faz-se, ou pela ponte do Zambeze, que dá passagem a peões e veículos, podendo por isso considerar-se uma ponte mixta, ou por Tete.

Qualquer das vias apresenta ainda as suas dificuldades. A ponte sobre o rio Zambeze dá passagem a veículos, é certo, mas são transportados sobre zôrras por não se ter conseguido dotá-la com um pavimento contínuo.

O trajecto por Tete obriga a transbordo no rio Zambeze, onde aliás se encontra, em ser-

viço permanente, uma barcaça que dá pronta passagem.

A construção de uma ponte sobre o Zambeze nas proximidades de Tete representa assim uma necessidade, que classificaremos de primeira ordem e é de dispêndio relativamente pequeno, pois que para montante da vila há boas condições para o lançamento de uma ponte.

Mas a ligação da Beira com o Nyassaland melhorará muito mais quando se construa esta ponte e se ponha a estrada através do Barué em condições de bom trânsito.

Diz-se que a região de Barué é muito mineralizada, aparecendo ouro de aluvião nos leitos dos rios que a atravessam. Por outro lado, sendo uma região de altitude, presta-se à fixação da raça branca, como tanto se faz mister.

Vila Gouveia, sede da Circunscrição, está adquirindo importância.

Manuel António de Sousa, rei do Barué durante algumas dezenas de anos, mandava guardar, ciosamente, áreas auríferas de Massanga, Massingire e Inhacatanga para nelas mandar fazer colheita do ouro.

Para que a estrada do Barué adquira grande importância internacional, basta que seja construída uma ponte sobre o rio Zambeze, como já ficou referido.

Tete é um importante cruzamento de estradas intercoloniais. O trânsito para o Nyassaland far-se-á de preferência por esta via.

## CORREIOS, TELEGRAFOS E TELEFONES

Merece ainda uma referência especial o serviço de transmissão da palavra por escrito, pelo telefone e pela telegrafia com fios e sem fios.

Hoje todo o território é servido por mala postal. O número de estações postais eleva-se a 24.

As estações telegráficas são também em número de 24, das quais 9 são rádio-telegráficas.

Na cidade da Beira há uma estação rádio-goniométrica que foi fornecida pelo Estado.

Em todo o território há 11 centrais telefónicas com 31 postos telefónicos públicos e 400 particulares. As linhas medem para cima de 2.100 quilómetros.

A rede telegráfica mede 720 quilómetros, pertencendo 708 às Companhias dos Caminhos de Ferro, que, nos termos da legislação em vigor, têm de fazer o serviço telegráfico do público.

A «Sena Sugar» tem também uma rede de 112 quilómetros de linhas telefónicas, que ligam as suas fábricas e as circunscrições onde se acham situadas.

Por fios, a Beira acha-se ligada a Lourenço Marques, à Rhodésia e ao Nyassaland.

Todas as circunscrições se acham ligadas

telegráfica e telefonicamente, à cidade da Beira. A «Beira Railway» tem montadas 4 linhas. A n.º 1 serve a circulação dos comboios; a n.º 2 dá ligação directa com as estações do Dondo, Vila Machado, Vila Pery e Macequece; a n.º 3 dá ligação directa com Umtali e Salisbury; a n.º 4 destina-se à ligação directa com Salisbury.

## CAPITAL DISPENDIDO

Não dispomos de elementos de informação que nos possam dar uma cifra exata do capital dispensado na realização dos melhoramentos enunciados.

Vejamos o que nos dão os poucos elementos que foi possível colher:

A Beira Railway, que se fundou com o capital de 600.000 libras, elevou-o, em 1929, para 1.050.000. A despesa total feita, segundo os seus relatórios, elevou-se a 2.495.050 libras.

A Beira Junction Railway, hoje fundida com a Beira Railway (contrato de Abril de 1930) emitiu um capital de 403.602 libras, sendo 235.206 libras em obrigações e 168.393 libras em acções ordinárias e privilegiadas.

A Transzambezia Railway emitiu um capital acções de 600.000 libras e um capital obrigações de 1.700.000 libras.

Não há números que mostrem o dispêndio feito pela «Sena Sugar» com os seus 160 quilómetros de linha; mas podemos avaliá-los em 200.000 libras, cifra que não andará muito longe das realidades.

A ponte sobre o rio Zambeze, que dá continuidade à linha Trans-Zambeziana, deve ter custado para cima de 2 milhões de libras.

O pôrto da Beira, por seu lado, deve ter absorvido à Beira Railways, quando a seu cargo, importante verba, com a construção e equipamento dos cais do Chiveve. Mas tais verbas estarão incluídas no capital do primeiro estabelecimento, ou, por ventura, terão sido retiradas das receitas anuais da exploração.

As obras do Cais acostável por grandes navios e das dragagens do canal e dos fundeadouros, custeadas pela Beira Works, têm absorvido importantes capitais.

Para a sua realização, a Companhia do Pôrto da Beira emitiu o capital de 600.000 libras.

Por seu lado a Beira Works emitiu um capital acções de 735.000 libras e um capital obrigações de 2.822.300 libras.

Na construção de estradas e pontes dispenderá a Companhia de Moçambique, no período que vai de 1892 a 1941, cerca de 250.000 libras, e na rede telegráfica e telefónica e nas estações rádio-telegráficas, terá dispêndido verba que não andará longe de 100.000 libras.

Fazendo um apanhado de todas as verbas inú-

meradas, apura-se um capital total que anda à roda de 11 milhões e é assim discriminado:

Beira Railway — acções . . . . .	1.050.000 lbs.
» » — obrigações . . . . .	2.000.000 (?)
Beira Junction Railway — acções .	168 396 lbs.
» » » obrigações	235.206 lbs.
Trans-Zambezia Railway - acções	600.000 lbs.
» » » obrigações	1.700.000 lbs.
Sena Sugar Railway . . . . .	200.000 lbs.
Ponte sobre o rio Zambeze . . .	2.000.000 lbs.
Comp. do Pôrto da Beira (acções)	600.000 lbs.
Port of Beira Works . . . . .	2.822.300 lbs.
Estradas . . . . .	250.000 lbs.
Telégrafos e telefones . . . . .	100.000 lbs.
<b>Soma . . . . .</b>	<b>11.325.902 lbs.</b>

\* \* \*

Não terá sido muito maior o capital invertido em melhoramentos pelo Estado, na parte da Colónia que estava sob a sua administração directa.

O relatório da administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colonia, rela-

tivo ao ano de 1940; dá para capital do primeiro estabelecimento cerca de 11,5 milhões de libras:

E se atendermos a que estes serviços são os que têm absorvido a maioria do capital dispendido em melhoramentos materiais, facilmente concluimos que a acção da Companhia de Moçambique é bem merecedora dos encómios que lhe foram dirigidos por Sua Excelência o Ministro das Colónias, na cidade da Beira, no momento em que presidia à passagem dos territórios para a administração directa do Estado.

Disse Sua Excelência:

«Não é, evidentemente, este o momento oportuno para formular juízos àcerca da Companhia de Moçambique, nem os nossos corações alvorocados permitiriam serenidade indispensável à recta apreciação; mas é meu dever, contudo, não omitir justa referência a serviços prestados, por vezes relevantes, e a uma operante vontade de bem se desempenhar dos cargos que lhe foram cometidos».

Os dados que aí ficam comprovam a justeza da apreciação.



# STRUGGLE FOR LIFE...

Por JAYME GALLO

Capitão de engenharia (B. S. C. F.)

**A**Nação que se está organizando activamente com resolução na luta económica, necessita de trabalho.

A agricultura, ciência tão antiga que há 2000 anos já a cantava o célebre poeta Virgílio, tem certamente de constituir a principal fonte de produção do nosso país, encontrando-se presentemente tão aperfeiçoada pelos progressos da geografia, da física, da geologia, da química e da mecânica, que não pode dispensar vasta colaboração de intelectuais e operários nos campos, nas oficinas, nos laboratórios e nas indústrias. Na época presente é inadmissível a existência de terra fértil abandonada, tanto na metrópole como nas colónias, traduzindo diminuição de riqueza pública.

O mais elementar e simples bom senso manda que se trabalhe, e, verificado que o trabalho é uma das condições essenciais ao equilíbrio funcional do nosso organismo e, portanto, da saúde, não deve pensar-se que «um homem pode matar-se a trabalhar», um órgão que repousa demasiado atrofia-se enquanto que se aperfeiçoa e desenvolve o órgão que funciona habitualmente.

O labor quotidiano é necessário à nossa vida, sendo caso observado que os grandes trabalhadores, em qualquer clima, não morrem mais cedo que os piores indolentes e que, pelo contrário, os povos indolentes têm uma mortalidade superior à dos povos mais industriais.

O trabalho deve ser observado como alegria e saúde, entretendo em nós a vida; mesmo com mais proveito material para outros do que para nós, o trabalho é ainda o melhor meio de que dispomos para esquecer os nossos males. O que fatiga e pode tornar doente o trabalhador intelectual ou operário é a alimentação imprópria, mal doseada ou insuficiente, o uso de excitantes, a habitação e o local do labor pouco higiénicos.

Há sem dúvida mistérios insalubres e más condições de trabalho; um homem trabalhando num mau ambiente de gazes delectérios ou poeiras, pode adoecer. Todo o trabalho intelectual ou muscular necessita de sua higiene e da reparação pelo sono e por refeições convenientes.

Não é o trabalho que gera o cansaço, mas sim a maneira de trabalhar. Há pessoas que trabalhando o mínimo esgotam mais rapidamente a ener-

gia de seus centros nervosos do que outras produzindo metodicamente o máximo com a consciência de fazerem tudo quanto seria possível. Nada mais sensato do que cada um executar a sua tarefa com regularidade, sem esforço de concentração de espirito, encarando a vida com equilíbrio e socego. Um adulto saudável e sabedor da sua profissão fatica-se tanto menos quanto mais regular é o seu trabalho.

Da mecânica humana sabe-se que num indivíduo suficientemente trenado não há esgotamento nervoso devido a labor, fazendo-se o mais árduo trabalho de maneira automática sem esgotamento do organismo. É assim que no Corpo de Paraquedistas Britânico, o padrão de aptidão física exigido inicialmente muito alto é mantido nestas condições e até desenvolvido mediante duríssimo treino.

A vida de gabinete ou escritório é a que menos favorece o nosso organismo ocasionando uma preguiça muscular prejudicial à eliminação das toxinas, o que justifica plenamente a exigência legal do período diário deste trabalho inferior ao do trabalho nos campos e nas oficinas. Dizem os médicos que o homem de gabinete conhece mais cedo que o operário da cidade ou do campo, a obesidade, a gota, a neurastenia e toda a série de doenças devidas a afrouxamento de nutrição, sendo por isso necessário que o homem de gabinete pratique exercício muscular periódico para queimar os seus resíduos e eliminá-los.

Também está provado que o esgotamento do sistema nervoso não pode resultar de excesso de trabalho sendo sua mais importante causa o trabalho inquieto executado sem prazer, a angústia e a feição agitada que certos indivíduos têm de esperar qualquer resultado ou encarar o fim, defeito este incomportável nalgumas profissões, especialmente na vida militar em campanha.

Convictos de que o único repouso conveniente é o trabalho e de que o resto é fadiga prejudicial à vida, trabalhamos pois todos a bem da Nação.

Na luta pela vida, as associações de classe e os sindicatos têm de intervir como corpos de exército, reduzindo-se o combate a produzir tanto quanto seja possível.

A Nação é uma grande família que ao mesmo tempo que consome precisa produzir.

UMA NOTÁVEL OBRA DE ARTE

# O caminho de ferro mais setentrional do mundo

Por R A Ú L E S T E V E S D O S S A N T O S

**Q**UEM por necessidade cultural ou curiosidade de noticiário, acompanha a marcha da guerra que vem dilacerando a humanidade, tem visto citar com notória insistência o pôrto de Murmansk e a via férrea que, através um percurso de 1.448 quilómetros, liga êste pôrto com Leninegrado.

Esta importante obra, que constitui um dos grandes sonhos de Pedro, o Grande, e cuja realização viveu na imaginação dos intelectuais russos, durante gerações, corresponde a uma das mais ousadas construções ferroviárias até hoje levadas a efeito e a ela se têm referido as mais categorizadas publicações técnicas internacionais.

O extraordinário interesse que reuniu políticos e técnicos na aspiração comum de dotar a Rússia de um caminho de ferro, que viria a ser a linha férrea mais setentrional do mundo, tinha especialmente por base a utilização de um pôrto, perto da capital, então denominada S. Petersburgo, que permanecesse aberto durante todo o ano à navegação e ao mesmo tempo estivesse em comunicação com o centro do país.

\* \* \*

Durante séculos, os meios de transporte usados entre a capital do império moscovita e Murmansk

obtinham-se por meio de renas, utilizando uma antiquíssima estrada militar através uma região gelada e deserta, que passava distanciada das povoações, por forma a permitir a maior velocidade possível na deslocação de tropas.

As condições naturais de Murmansk, algumas das quais motivaram a audaciosa construção, são deveras curiosas, pois que situada no Oceano Glacial Ártico, é o único pôrto setentrional da Rússia onde o gêlo não impede a navegação em qualquer época. Este facto é devido ao calor que as águas de um braço do *Gulf Stream* lhe transmite, que o mantem livre de gelos e lhe permite disfrutar no inverno uma temperatura relativamente temperada <sup>(1)</sup>.

Em Murmansk, no verão a noite desaparece pelo espaço de duas semanas, durante o qual o Sol permanece acima do horizonte iluminando com o brilho dos seus raios a imensidão de lagos e de pântanos que caracterizam uma grande parte da

(1) A temperatura que no inverno gosa Murmansk é idêntica à que disfruta Moscovo, não obstante encontrar-se situada cerca de 1.130 quilómetros ao norte da capital, e de estar ainda mais para o norte do que a Islândia, e quase tão perto do polo como a costa Alaska.

paísagem da extensa superfície que se estende até leste da fronteira da Filândia.

Um outro aspecto pouco vulgar se regista, que consiste no facto da navegação saída do pôrto de Murmansk, em direcção ao mar, nessa parte do Oceano Glacial Ártico, conhecido por mar de Barents, não poder utilizar a bússola em consequência dos desvios que lhe imprime a influência magnética dos jazigos de ferro abundantes naquela costa.

As comunicações de Murmansk para o interior russo no passado, faziam-se por processos morosos e extremamente dificeis, o que levou, cerca de 1895, a projectar-se a construção de uma via férrea que partindo de S. Petersburgo atingisse o estratégico pôrto.

É certo que Arkangelsk, pôrto do mar Branco, estava ligado ao resto do país por um caminho de ferro, mas logo no início da guerra de 1914-1918 se verificou a sua insuficiência para o transporte de material de guerra e da variada classe de fornecimentos que os Aliados em grandes quantidades constantemente expediam para a Rússia, com o fim de procederem ao abastecimento da frente Oriental contra a Alemanha.

Essas graves deficiências constatadas em hora crítica, levaram os técnicos da engenharia e o estado maior do exército, unidos pelo mesmo pensamento, a resolverem a sua urgente construção, em condições de impedirem perigosas surpresas que por parte dos inimigos da Rússia podiam surgir.

\* \* \*

Foi em plena guerra de 1914-1918 que começaram as obras de construção da almejada linha férrea, cuja realização consistia para a nação moscovita um problema vital. Nelas se empregaram muitos milhares de homens vindos de todas as partes do vasto império, que, sem descanso, trabalharam na monumental tarefa, povoando durante largo tempo aquela região glacial até então quase desabitada.

As obras iniciaram-se pela construção de estradas provisórias de madeira, sobre pântanos, lamaçais e lagos congelados, que cobrem uma larga parte do percurso, as quais puderam suportar uma verdadeira legião de trabalhadores; enquanto que, umas vezes pela água, outras sobre os gelos, se procedia ao transporte de toneladas de carris e de grandes carregamentos de outros diversos materiais necessários para um conjunto de construções, onde haveria entre outras obras de arte, onze mil pontes a construir (<sup>1</sup>).

Após inúmeros sacrifícios e titânicos esforços, conseguiu-se em 1916 proceder-se à abertura da linha, para o qual tinha vindo da América o indispensável material circulante. Mais tarde, procedeu-se à electrificação de uma parte da linha, cujos

trabalhos em 1939 estavam em adiantado grau de adiantamento.

\* \* \*

O caminho de ferro, logo ao sair da antiga capital russa, rodeia o lago Ládoga e segue mais ao norte a oeste do lago Onega, ligando Parandvokem, Kovda e Kandalaksha, atravessando depois a República da Carélia, parte integrante da actual República Soviélica, onde abundam jazigos de mármore e granito que gozam de grande reputação.

Os mármores vermelhos de Carélia são dos mais belos materiais que decoram os templos, palácios e museus das cidades da Rússia Ocidental. E até no próprio túmulo de Napoleão, em Paris, nos Inválidos, encontramos êsse admirável mármore. Quanto ao granito, vimo-lo empregado no calcetamento das ruas de Moscovo. Mas, diz-se com fundamento, terem sido os ricos jazigos de ferro existentes em Petrozavodok, capital de Carélia, nas margens do lago Onega, o que mais chamou a atenção de Pedro o Grande.

A via férrea atravessa grandes florestas de pinheiro, abeto e bétula, madeira esta última bastante apreciada no fabrício de móveis. Na península de Kola encontram-se importantes jazigos de vários minerais, o que permite à indústria metalúrgica poder ali desenvolver-se amplamente. Em Perla, localidade assim denominada pela abundância de concreções nacaradas, que são obtidas de moluscos dos rios que largamente a sulcam.

Depois de ultrapassar Petrozavodsk e pouco antes de alcançar o círculo polar, a linha atinge a cidade de Kern, onde o exército aliado teve o seu quartel general. Mais distanciada vai passar por Kandalaksha, pôrto do mar Branco, local onde a história nos recorda as inúmeras violências com que os piratas normandos flagelaram aqueles povos, e muito mais tarde, em 1918, veio a ser teatro de um levantamento de filandezes que ali se tinham refugiado, pelo que as forças aliadas tiveram rapidamente de ali ocorrer para lhes dar combate.

Dois anos decorridos após a sua inauguração, era êste caminho de ferro transformado num verdadeiro campo de batalha. A notícia que velozmente correu de que em breve tropas germano-filandezas tentariam apossar-se do estratégico pôrto de Murmansk, levaram os Aliados, com o acordo do governo russo, em Julho de 1918, a um desembarque de forças militares que tinham como missão a sua defesa. Essas forças eram compostas de

---

(<sup>1</sup>) O facto de alguns carris terem sido assentes em gelo, que os engenheiros julgavam terreno sólido congelado, deu origem a repetidas interrupções de transito, durante a fusão dos gelos no verão.

ingleses, franceses e americanos que para esse efeito ali se estabeleceram.

Durante este lapso de tempo deu-se a revolução russa, e então constatou-se que as tropas aliadas, intimadas pelo governo moscovita a abandonarem as posições que ocuparam, nelas não só se mantiveram com arreganho, não cumprindo a imposição recebida, como foram mais além apoderando-se da linha férrea até ao lago Onega, a cerca de 640 quilómetros de Leninegrado. Finalmente, em Outubro de 1919 os ocupantes eram coagidos a retirar, embarcando em Murmansk.

\* \* \*

Entre os enormes benefícios que a construção de tão magnífica obra de arte trouxe, contam-se as importantes experiências realizadas em Imandra, além do círculo polar, sobre a cultura de vegetais (hortaliças, etc.) em estufas, da qual resultaram todas as proveitosas vantagens dos dias estivais de 24 horas de sol. Murmansk que antes de possuir a linha férrea constituía apenas uma modesta aldeia de pescadores, veio a tornar-se uma cidade de bastante importância comercial.

Esta modernização, que não contava mais de 25 anos á data da nova guerra mundial, acentuou-se por forma tal, que poucos vestígios apresentava das velharias que durante séculos a povoavam.

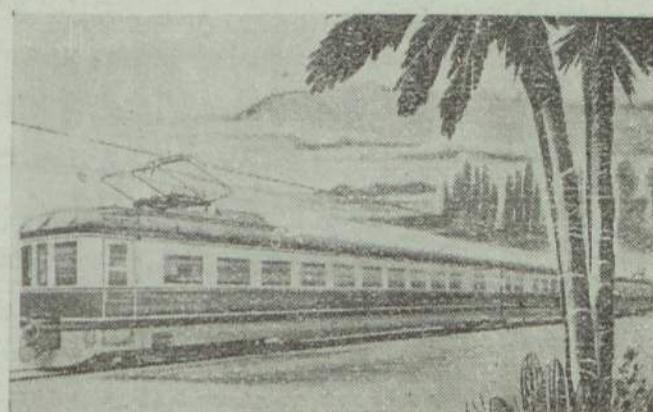
Casas de construção moderna dotadas de luz eléctrica e de água corrente vieram substituir as primitivas cabanas. Uma estação rádio-emissora põe-na em contacto com o mundo; um potente frigorífico, uma fábrica de conservas alimentícias, um estaleiro e vários outros estabelecimentos atestam o grau de progresso atingido.

Nas cercanias de Murmansk construiu-se uma fábrica destinada ao beneficiamento do fósforo, assim como várias oficinas metalúrgicas se ergueram e uma central eléctrica para todas essas indústrias actividades.

O desenvolvimento do pôrto de Murmansk deve também grande parte do lugar que até ao limiar da guerra actual vinha ocupando, ao estabelecimento, em 1939, de uma carreira de navegação entre este pôrto e Vladivostok passando pelo estreito de Bering, carreira que era mantida por 4 navios quebra-gelos de 12 mil toneladas, dotados de máquinas de 10 mil cavalos.

\* \* \*

Eis, em breves linhas, a descrição de uma das mais notáveis obras de engenharia ferroviária que se conhece — o caminho de ferro mais setentrional do Mundo — que liga Leninegrado a Murmansk,





O Director, sub-director e mais pessoal das secretarias

## Caminhos de Ferro de Lourenço Marques UM GRUPO HISTÓRICO

Reproduzimos hoje uma fotografia do pessoal do Caminho de Ferro de Lourenço Marques e da construção do Caminho de Ferro de Swazilândia, tirada há 39 anos.

O grupo foi fotografado no pátio do velho casarão onde funcionaram os serviços da Direcção e de Exploração de Caminhos de Ferro. Os serviços da construção do Caminho de Ferro da Swazilândia funcionavam noutro edifício, onde, mais tarde, esteve instalado o Círculo Aduaneiro da África Oriental, depois de ter sido residência do Director do Caminho de Ferro. O pessoal dirigente era, ao tempo, o seguinte:

Director dos dois Caminhos de Ferro, o engenheiro Lisboa de Lima; Sub-director e Engenheiro Chefe, o Coronel Lopes Galvão, ao tempo simples tenente; Chefe do Movimento, sr. Monjardino Costa, que não aparece na fotografia; Chefe de Tracção e Oficina, o maquinista-naval Manuel Joaquim Fernandes; Chefe de Via e Obras, o conductor de O. P., Ernesto Maia; Chefe do Tráfego, o sr. Tomás Correia; Chefe de Fiscalização, o sr. Correia Mendes; Chefe dos Armazens Gerais, o sr. Campos Vieira; Chefe de Secretaria, o sr. Vieira da Silva; Chefe dos Serviços de Contabilidade, o sr. João Crisóstomo.

No grupo que a gravura reproduz não figura o

pessoal do pôrto de Lourenço Marques, ao tempo entregue a uma Direcção privativa, chefiada pelo distinto engenheiro sr. Ramos Coelho, mais tarde Director do pôrto de Lisboa.

A ligação do pôrto de Lourenço Marques ao caminho de ferro numa direcção única, confiada ao Engenheiro Lisboa de Lima, fez-se quando o sr. Engenheiro Ramos Coelho deixou a Direcção para regressar à Metrópole.

A fusão das duas direcções fez-se sem necessidade da publicação de qualquer diploma. Bastou o Orçamento da Colónia deixar de mencionar a Direcção do pôrto.

E, coisa notável: essa nova organização *provisória* foi, a breve trecho, copiada pela Administração Sul Africana, que até então tinha os portos entregues a Juntas Autónomas (Harbour Boards).

Do pessoal dirigente dos Caminhos de Ferro, que figura no grupo, estão ainda vivos, felizmente, entre outros, o sr. Coronel Lopes Galvão, nosso ilustre colaborador, e hoje engenheiro Inspector Superior das Obras Públicas; o Chefe dos Armazens Gerais, hoje aposentado; o Chefe da Contabilidade, hoje Director Geral da Contabilidade do Ministério das Colónias e o Chefe da Fiscalização e Estatística, ainda em serviço nos mesmos caminhos de ferro.

# Para a história das descobertas e conquistas dos portugueses

Resumo dos apontamentos de algumas das defesas pelos Guerreiros e Navegadores Portugueses no fim da Dinastia de Aviz, durante o domínio Espanhol, e posteriormente no nosso antigo Império Indo-Africano

Pelo Coronel de Eng.<sup>a</sup> CARLOS ROMA MACHADO

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

## 3.<sup>a</sup> PARTE

### A perda de Keixome (Kishm) e de Ormuz, e do nosso domínio no Golfo Persico

Rui Freire de Andrade o maior heroe depois de Afonso de Albuquerque.

Em 1 de Abril de 1616 largou da Boa Viagem uma esquadra de dois galeões e tres urcas, comandada por Ruy Freire de Andrade, ainda com menos de 30 anos mas já com fama de grande navegador e guerreiro. Seguia para o Oriente onde já tinha estado. Ia como Capitão General para o cruzeiro do mar Arábico, para construir defronte de Ormuz na ilha de Queixome, um forte que impedisse as esquadras inglesas que já tinham ali perto uma feitoria em Jasks e comunicar com o Xá da Persia, impedindo-os de levar para Inglaterra sedas. Freire de Andrade comandava o Galeão S. Pedro, o segundo o S. Martinho era comandado por D. João de Almeida, que ia como almirante, e D. Gonsalo da Silveira como imediato. As urcas eram comandadas por Pedro de Mesquita Guedes, Francisco de Melo e Baltazar de Chaves. Tinham ao todo 2000 marinheiros e 178 peças. Quatro dias depois saía a tradicional armada da India, da qual duas das naus se inutilisaram em Moçambique; entre elas a nau S. Rafael perdeu-se nas Querimbas, salvando-se a guarnição e munições e parte da artilharia. Era esta a armada que Ruy Freire tinha de comboiar. Seguia por ordem de Espanha para o cruzeiro abandonado há tempos da costa da Arábia e Persia. Pelas malhas da nossa então fraca ocupação, escapavam-se para Inglaterra todas as nossas sedas e os nossos recursos.

Em Inglaterra tinham-se organizado as Joint Stock Voyages. A primeira uma esquadra de 4 navios

comandada por Shilling, levando por piloto-mór o célebre Wilhem Baffin considerado pelos Ingleses descobridor da passagem de Noroeste; (o 1.<sup>o</sup> foi João Martins, português.) Ia buscar a Jask as referidas sedas. Filipe II ordenara a Fortaleza em Keixome, sem se importar com o Governador da India. A esquadra para a India muito desmatelada fôra invernar em Moçambique. Da esquadra de Freire de Andrade e S. Marinho era muito velha e tinha feito parte da *Invencível Armada*. Num temporal perdeu o seu comandante e o leme, mas D. Gonsalo da Silveira que a passou a comandar conseguiu com um leme de espadela passar o Cabo da Boa Esperança e seguir até Moçambique. Tinha 43 peças. Tinha já encontrado a esquadra espanhola que vinha das Indias ocidentais.

No Cabo, o S. Pedro encontrou a nau Boa Nova, que levava para a India D. Francisco de Lima e que levou uma carta de Gomes Freire ao Governador, o Conde Redondo.

Por fim, com a sua esquadra toda, depois de muitas peripecias, chegou Gomes Freire a Ormuz ancorando a uma légua da praia. Havia 14 meses que saíra de Lisboa. Resolveu Ruy Freire com o Governador de Ormuz, que enquanto não viesse resposta de Goa, iria comandar uma esquadra móvel para impedir o tráfego inglês no Cabo Jaks e a saída das sedas para Inglaterra.

O S. Pedro continuava a ser a capitânia, com 64 peças, 200 homens marinheiros e 400 soldados velhos e experimentados. O S. Martinho com 120 marinheiros e 250 soldados. Juntaram-se mais 3 galeotas comandadas por Francisco Brito, António Leite, Francisco da Camara, sob o comando do primeiro, e mais 5 terraquins ou faluas para avisos. Ao todo um milhar de soldados fôra os marinhei-

ros e vários aventureiros embarcados á sua custa. Largando a 15 de Novembro, foram lançar ferro em Jaks em frente do pagode. Rui Freire avisou os navios do tráfego para que não fossem encontrar a esquadra inglesa, que sabia vir perto.

Mandou saber a terra quando ela devia chegar. Eduardo Moñoz descobriu os nossos espiões e convidou-os para casa, e deu-lhes, para Ruy Freire, vacas, carneiros e galinhas, e um fardo de sedas tendo dentro um soberbo barrete persa de veludo verde.

Ruy Freire com uma carta retribuiu o presente com um chapéu bordado com aba de ouro encastelado de diamantes e fivela de rubis, pedindo para o almirante trazer esse chapéu quando as duas armadas em guerra se encontrassem. Parecia um duelo dos antigos tempos da cavalaria.

#### Batalha de Jask

Em 16 de Dezembro de 1620 avistou Ruy Freire duas naus e um patacho e começou a caçada. Na manhã seguinte só encontrou um farol sobre duas tábuas: O inimigo tinha seguido para Surate. Pedro Gomes no seu barco disfarçado, veio dizer ser a esquadra ingleza, que se aproximava, com a London, o Hart e o Eagle e o Rocbuk, o quinto navio era uma nau portuguesa apresada quando ia para Chaul.

A Capitânia tinha 66 peças, a almirante 58, a vice-almirante 48 e o patacho 36. Avistaram-se pela tarde, e feito o primeiro tiro a armada portuguesa foi ao seu encontro. Uma bala do S. Pedro furou de lado a lado a London, respondeu-lhe esta cortando-lhe um cabo do estae. Veio a noite, fundearam a uma âncora.

Freire de Andrade percorreu os seus navios dando ordens. Confessaram-se e comungaram todos. Ao amanhecer almoçaram e largaram em ordem de batalha ao toque de charamelas. Na frente a capitânia S. Pedro com a bandeira real das quinas. Seguia-a a S. Lourenço, e a traz a urca N.<sup>a</sup> S.<sup>a</sup> da Conceição. À ré, o S. Martinho e o Galeão almirante com a bandeira idêntica. Na mesma ordem avançava a esquadra de Schilling com a bandeira da Cruz Vermelha. As duas capitâncias prolongaram-se pairando.

Rui Freire, vestido de encarnado, com o seu barrete verde, e dois pagens com uma garrafa e um copo. Na London, Schilling também vestido de encarnado, trazendo o chapéu já referido. Ruy Freire disse que *amainasse por el Rey de Portugal* e Schilling disse que *amainasse por o Rey de Inglaterra* e ambos atiraram os copos ao mar. A capitânia inglesa despejou sobre a nossa as suas 33 peças.

Ruy Freire aconselhado pelo nosso condestável, conservou as suas grandes peças tapadas e assim a nau inglesa aproximou-se mais de nós; e então, e só então, começou um temporal de balas grandes

sobre êles. Caiu-lhe um mastro grande e a messena e o inimigo procurou a salvação na fuga. Atraves-sara-se outra nau, que Baltazar de Chaves na S. Lourenço desapareceu. A nosso armada surgiu em frente de Jaks.

Os inimigos incendiaram a nau de Mascate, que atiraram sobre o S. Pedro, que se livrou a tempo. Alta noite Freire de Andrade percorreu a nossa esquadra; tinhamos tido 25 mortos e 49 feridos. Entre os primeiros o valente João Borralho e Pedro de Mesquita, capitão da urca Conceição. Um português prisioneiro saltando ao mar da nau inglesa, veio dizer que tinha morrido o Almirante Shilling, e havia 70 mortos e 120 feridos. Tentaria de noite entrar no porto de Jaks, iludindo os Portugueses. Repetiu-se a manobra dos ingleses em 15 dias, para obrigar a sair do porto as naus portuguesas. Por fim Ruy Freire ligou todas as naus e galeões com correntes, contra a opinião do condestável, e quando os ingleses vieram, ensarilharam os nossos navios de tal maneira que os ingleses de noite puderam carregar as sedas e seguir para a Europa como eles queriam. Tivemos 16 mortos e 200 feridos no total. Sobreveio um grande temporal e a nossa esquadra teve de se afastar de terra, mas os ingleses já se tinham retirado. Ruy Freire retirou para Ormuz a sepultar os oficiais mortos seus amigos.

#### Construção e defesa de Queixome (Kichm)

Fernão de Albuquerque, Governador da India, sucessor do Conde de Redondo, expedira em 12 de Novembro 1619 várias armadas em socorro de Malaca e Ormuz, e D. Francisco de Sousa para Governador desta praça, com soldados e material de guerra. De Lisboa diziam ao Vice-Rey da India anterior, que estreitasse amizade com o Xá da Persia, incitando-o a fazer guerra aos turcos para estes nos deixarem livres. Mas o Conde Redondo tinha já morrido. Xá Abas impôs a paz aos turcos, e vivava-se contra nós. Só Ormuz se não lhe tinha submetido. O célebre Kam de Xirás era seu chefe no Fakistan, província persa que abrangia Keixome, o cabo Jaks e a costa do Índico. Ormuz, Soar e Mascate eram nossas. O governador insistia em reforçar Ormuz, e não hostilizar os persas. A vinda de Ruy Freire e a vitória de Jaks, eram-lhe satisfatórias. O Kam de Xirás, receoso, satisfazia as reclamações do Vice-Rey, mas os persas faziam guerra ao Rey e Ormuz, que estava do nosso lado, tendo-nos entregado a grande população. Mas os espanhóis, por má política, tinham ordenado a Ruy Freire a fortificação de Queixome, para evitar a saída das sedas para os ingleses. O vice-rey da India entendia, e bem, que fortificar Queixome era declarar guerra aos persas, e fechava para nós o rendimento de todas as nossas alfândegas, no golfo. Por isso e em consequência do feito de Jaks o Governador de Goa mandaria dois galeões coman-

dados por D. Manuel de Azevedo e D. João da Silveira, que estavam de castigo presos. Ruy Freire mandara desaparelhar e consertar em Ormuz a sua armada, e mostrou em conselho na presença do Rey de Ormuz a ordem que trazia de fortificar Queixome, o que muito os contrariou. Ruy Freire insistiu. Foi o mesmo que declarar guerra á Persia.

A 7 de Março de 1621 saiu de Ormuz a expedição para Queixome: 30 galeões, uma galera e uma urca, 2000 soldados portugueses, 1000 mouros do Rey, tudo comandado por Ruy Freire. Eram igualmente para defender as povoações marginais portuguesas contra o saque das sedas. A ilha de Queixome era rica, e tinha muito gado, e o Congun seu melhor porto com importante alfândega. Do lado oposto, a seguir a um pântano, ficava o Comorão ou porto de Abas, vanguarda persa contra nós. 3000 persas tinham invadido a ilha. Na manhã seguinte, confessados e comungados todos, Ruy Freire deu ordens de desembarque. D. João da Silva era mestre de campo, D. Manuel de Azevedo comandava a retaguarda. 1000 arcabuzeiros, 200 mosqueteiros e 1000 mouros do Rey de Ormuz. Os persas fugiram e começou-se a construir o forte; quatro baluartes de madeira de paredes com 4 braças de alto, cada um, com 3 peças de 24; em torno um fosso com 4 braças de fundo e 20 palmos de largo.

Os persas aproximavam-se. Eram 6000 homens do comando da célebre Abdulação.

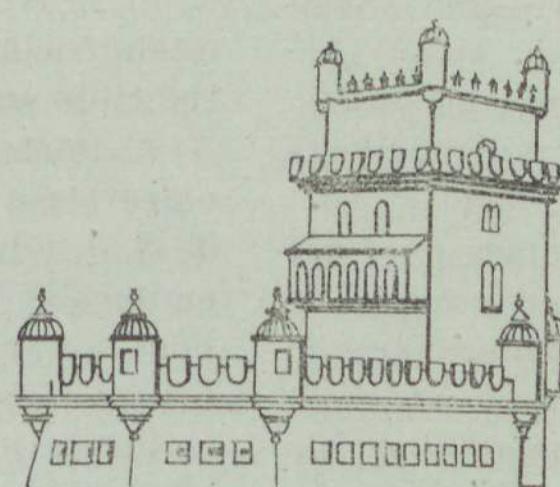
A artilharia cumprimentou-os e como não avançassesem Ruy Freire mandou-lhes um forte esquadrão a 500 metros com tambores á frente. Mas voltou sem ter encontrado o inimigo. Dias depois organizou-se uma sortida com duas colunas comandadas por Baltazar de Chaves e Sebastião Pereira. Seguiram de noite, e pela manhã recolheram trazendo os soldados do Rey muitas cabeças de persas, e dos nossos quasi ninguem morreu. 1 português e 3 feri-

dos. No dia seguinte os persas com grande furia em 3 ataques a descoberto, perderam muita gente e tiveram de retirar. Resolveu o conselho outra investida; 2200 homens, sendo 1600 portugueses e 600 lascarins, comandados êstes por um Capitão do Rey. Ruy Freire ia á retaguarda com muitos dos capitães. Ao subirem o monte, deram de cara com 3000 infantes e 800 de cavalo. Ruy Freire ordenou uma retirada por estarem já muito longe do forte em escalões e a perda do inimigo fôra enorme. Passados dias o Cão do Xiras vinha com 25.000 homens reforçar a Abdulação e com 8000 escopeteiros que estavam perto de Queixome. Ruy Freire comunicou para Ormuz a gravidade e reforçou mais a praça.

D. João da Silveira retirou doente para Ormuz e D. Manuel Azevedo retirou insubordinado. Ruy Freire manda Manuel Botelho com 25 galeotes e alguns terraquins impedir a passagem do exército persa; iam com êle os oficiais mais distintos, cujos nomes se indicam. Mandou também o restante da sua armada, 6 galeotas, uma galé, dois patachos e dez terraquins, comandados por João Ferrão Castelo Branco destruir a cidade de Congon. Levavam gente de Ormuz comandada por Hali Camal para se vingar do Xá que lhe tinha morto paes e irmãos. João Ferrão atacou Congon, saqueou e pôs fogo ao pôrto e tomou 3 grossas galeotas e 200 embarcações pequenas.

Continuaram mais obras na fortaleza de Queixome; montaram-se mais 8 peças de 30 libras de bronze. Mandou incendiar várias povoações no Golfo Pérsico. Em 16 de Julho soube que Abdulação se aproximava com um exército de 25000 homens.

Ruy Freire mandou para Ormuz todas as bocas inúteis e em 20 do mesmo mês o inimigo cercava a fortaleza de mar a mar.



# A rarefaccão do transporte

Pelo Engº MANITTO TORRES

**D**ESDE longo tempo — como uma daquelas doenças traiçoeiras que se insinuam no organismo, minando-o pouco a pouco — um desfalque sistemático da matéria transportável se avoluma no mundo, por forma insistente mas quase despercebida.

Ele toca em primeira mão ao caminho de ferro e o peior — se nos colocamos, claro está, no campo restrito da economia — é, que sob o seu aspecto genérico, não pode negar-se a esta tendência universal perfeita inteligencia e justa razão de ser!

Chamamos-lhe *rarefaccão do transporte* porque se trata dum fenómeno, perfeitamente análogo ao da rarefaccão do ar, realizado gradualmente no mundo económico, à medida do seu desenvolvimento, como o daquele sob a campânula da máquina pneumática, à medida do seu movimento.

Senão, vejamos.

A qualquer seria dado pensar que o transporte aumente dia a dia no mundo, com o aproveitamento necessário de novas origens e sub-produtos, com a melhoria geral do nível de vida, com o progresso do conforto humano — numa palavra — com a civilização material sempre em marcha.

Deste modo — e sem contar agora com os desvios da concorrência — concluiríamos por uma justa progressão da matéria transportável.

Mas um observador meticuloso notará que, por fora e acima desta progressão regular e mecânica, actua uma tendência contrária, verdadeiro travão que tem por objectivo *reduzir o transporte, subtraindo cada vez mais ao transportador a sua matéria tributável*.

Não se trata de mais uma faceta da omnimoda guerra ao carril, tanto em voga, quando não por interesse próprio, pelo menos para dar aos opositores um ar de pseudo-modernismo que — cuidam eles — lhes fica muito bem!

Nada disto!...

Trata-se — infelizmente! — duma causa bem mais grave e genérica, de tendênciā mansa mas insistente, a favor do barateamento industrial por meio da redução quase instintiva de quantas despesas gerais agravem o preço de custo.

Reclamada cada vez mais pelas circunstâncias, — que obrigam a cortar aqui e ali, onde quer que isso seja possível — esta ideia natural, primária, nascida de longe, tornada depois preocupação comum a toda a indústria, teve a sua primeira expressão na «caça ao atrito», como tem o seu mais moderno exemplo na «fuga ao transporte»!

O «Taylorismo», despertando — entre muitas outras que não nos interessam agora — as idéias de simplificação, de ordem, de método, de deslocação mínima, etc., como factores da economia, deve ter dado a essa idéia-mãe um comprehensível e inteligente impulso!

*O transporte — eis, não decerto o Inimigo, mas um dos principais inimigos...*

E é então a fuga, absolutamente nítida...

Assimilada a idéia de que o transporte é empecilho gravoso e em certa medida evitável, toda a inteligência, todo o instinto industrial tendem a reduzi-lo sucessivamente...

O telefone, o correio, as modernas convenções comerciais, o urbanismo, o cinema, a imprensa, a T. S. F., banalizando, quase suprimindo o *locus*, embora não criados com este intuito, dão — pense-se bem — alarme e golpe de respeito contra o velho e tradicional arraste de ideias, sentimentos e mercadorias, que tudo se transportava em matéria!

Sobretudo depois que estendem e amiudam as suas malhas de cidade para cidade, de país para país — que enorme participação é a sua na defecção da matéria transportável!...

Viagem constante, feira, reunião comercial — fomentadores do transporte — estão pouco menos

que inúteis ou são, quási, mero e raro pretexto de deambulação recreativa...

O próprio caixeiro viajante e a sua curiosa dialéctica não passarão, dentro em pouco, de tradição pitoresca...

A própria mercadoria, que se deslocava de mercado em mercado, de centro em centro, que ia e vinha para se oferecer, para se experimentar, que passava de dono e mudava de terra para recolher ou irradiar da fábrica longínqua e rara — vai agora, por partículas, quási em comprimidos, à feira de amostras, oferece-se, muda de dono, entra ou sai da fábrica sempre próxima, substituindo — se chega a fazê-las... — por uma ou duas deslocações dum ténue mostruário a série interminável das ingénuas viagens e contraviagens do bojudo e ponderoso fardo de outrora...

Junto à queda de água, improvisada se fôr preciso, se põe a turbina, para lhe recolher e transformar a energia, poupano o carvão... e o seu transporte!

Mas onde houver minério ou carvão põe-se tudo à bôca da mina: a preparação mecânica e fabril, a central térmica, que aproveita os últimos resíduos, o mais fino pó do combustível — para que não se transporte ou se transporte menos...

Quere-se mais? Há mais...

Fia-se e tece-se junto às plantações, transforma-se tudo «urbi et orbe», no cabo do mundo ou à nossa porta — para que não se transporte ou se transporte menos...

A fábrica multiplica-se, vai a tôda a parte, coloca-se à beirinha da matéria prima e do consumo ou a meio caminho de ambos, a oficina de óleo de baleia corre o mar atrás do cetáceo — para que não se transporte, ou se transporte menos...

Montam-se automóveis aos pedacinhos, os próprios perfumes viajam em essência e só se diluem no ponto de consumo, a mesma gravidade faz-se amavelmente emprezária gratuita de «pipe-lines» — para que não se transporte ou se transporte menos...

Esquêceu alguma coisa?

Ah! lá vamos...

O bairro fabril seguirá docilmente a fábrica — certamente por outros e interessantes motivos, ditos sociais, mas, no fundo, muito para que o operário que pede transporte ao caminho de ferro, fique sendo exclusivamente o seu, isto é, aquele que não paga ou paga pouco...

Primeiro, a indústria furtava-se assim ao transporte, procurando habilmente aproximar-se do que mais lhe interessava sob êste ponto de vista: a energia, o operário, a matéria prima, o consumidor...

Depois não se parou: a própria fonte de energia aligeirou-se e do animal passou-se de todo ao carvão e dêste à essencia ou aos óleos...

Assim, para levar aqui e ali o esforço produtor,

primeiro transportou-se o animal, depois a lenha, depois o carvão, depois o líquido, espécie cada vez mais leve — note-se bem — sob o ponto de vista unitário do valor industrial!

E o transporte de energia — tão regular e seguro — foi-se, pouco a pouco, divorciando do caminho de ferro, a ponto que hoje em regra quási o desconhece e dentro em pouco apenas o conhecerá de vista, por lhe passar ao lado ou por cima, por enquanto impalpável, sôbre postes de cimento armado, ámanhã de todo invisível, no ar...

Não nos detenhamos sôbre um ponto acessório mas interessante, o do decidido concurso que à fuga da matéria transportável trouxe, não menos, o excessivo protecccionismo aduaneiro, impondo a política, hoje universal, da redução máxima de importação de produtos acabados. E concluamos com dizer que — nôvo Prometeu voltado do avesso! — o próprio Caminho de Ferro, com seus novos métodos aligeirados e velozes, título de glória a que, aliás, não poderia fugir, trouxe também uma pequenina pedra ao túmulo e um argumento ao epitáfio de alguns dos seus tráfegos pesados, que não teriam sido a nata, mas que todos podemos dizer terem sido a base dos seus interesses anteriores.

Simbólico e digno de ponderação!

Seja como fôr, o transporte perde peso, rarefaz-se, volatiliza-se, foge pouco a pouco de entre as mãos como uma enguia molhada!

Quási se diria uma lei natural!...

É uma tendência científica, uma orientação habil — peor do que isso, necessária — que, na impossibilidade de enfilar por outro lado a faca das economias, embotada à força de bater no impene-trável, descobriu, enfim, uma passagem de grande futuro por onde pode — e deve — metê-la...

Eis a política que *declara inimigo o peso* e a que chamamos, na parte que nos toca, *rarefacção do transporte*.

Ela é, já hoje, causa imponderável de dificuldades muito vagas e gerais que o caminho de ferro atravessa, sob a forma de uma ausência gradual e vagarosamente crescente de tráfego, o qual se afasta irremediavelmente e não volta a nenhuma solicitações ou atractivos, porque simplesmente se pulveriza e evola...

Não há perigo de vidas, certamente, pois o fenómeno económico a que nos referimos actua a longuíssimo prazo, novos transportes substituirão — em parte — o perdido, e o caminho de ferro saberá evoluir para viver, além de que a transformação social será fonte inexgotável de trocas, transportes e deslocações. Mas a verdade é que impõe mediação porque, servido de mãos dadas pelo objectivo comercial e científico, importa formalmente ao futuro do Grande Transporte Organizado!...

# A Inglaterra e os seus antigos costumes tradicionais

Por ALEXANDRE SETTAS

**C**OMO exemplo típico de costumes curiosos e arreigados, dos quais a Inglaterra não tem querido, ou pedido, desembaraçar-se, cita-se o seguinte facto, muito significativo e que provocou na Corte Britânica vivo interesse pelo assunto posto em questão.

Um membro da alta aristocracia, cujo filho casara com uma menina de origem modesta, pretendeu obter para a sua nora uma autorização especial para que esta fosse oficialmente convidada a assistir às grandes recepções nos Palácios Reais. De princípio a administração competente da Casa Real, por onde corriam os serviços protocolares, opôs uma terminante recusa à pretensão solicitada, mas o impetrante, não se conformando com êsse despacho, apresentou depois argumentos de bastante peso que tiveram por objectivo modificar radicalmente a resolução tomada. Para isso citou a propósito que um dos seus antepassados tinha, com efeito, prestado um serviço de alta importância ao Rei Carlos II, o qual se resumia no seguinte: certa noite o referido rei, no decorrer duma caçada nocturna, tinha-se perdido com parte da sua comitiva e não logravam encontrar caminho por onde se podessem encaminhar decididamente para a cidade. Depois de muito deambularem, chegaram por fim à habitação dum pobre lavrador que mal acabara de se deitar para o repouso necessário a todo um dia de intenso trabalho nos campos, quando foi sobressaltado pela chegada do perdido rei e do seu séquito. Segundo o desejo expresso pelo soberano e mesmo sem lhe darem tempo a que envergasse alguns dos seus modestos trajes, dada a evidente urgência da utilização do serviço imposto por sua magestade, saiu o camponês de casa, investido da incumbência de colocar tão altas personalidades em caminho do trilho conhecido, que os deveria conduzir à Corte. Em reconhecimento dêste

serviço prestado de bôa vontade, concedeu o Rei Carlos II ao camponês uma bôa paga em metal sonante e, além de o haver guindado à categoria de fidalgo, facultou-lhe a concessão especial de poder apresentar-se, sempre que quisesse, diante dêle Carlos II ou dos seus descendentes, em qualquer trajo, mesmo que fôssè em mangas de camisa.

Devido ao respeito atribuído a tão alta personalidade jamais ousou o lavrador apresentar-se com tanta sem-cerimónia, tal como sucedeu depois aos seus descendentes, tornados igualmente fidalgos por graça régia, à margem dos rigorosos costumes protocolares, mas, como nunca fôra revogada essa autorização real o referido fidalgo ameaçou a administração dos serviços protocolares com o cumprimento rigoroso dessa licença, isto é, que passaria a apresentar-se em mangas de camisa nas recepções da Corte se continuasse a haver manifesta relutância em convidar oficialmente a mulher de seu filho para as reuniões do Paço.

Nestas circunstâncias os serviços do Protocolo tendo bem ponderado nos inconvenientes que o caso acarretaria julgaram preferível liquidar-se o incidente com a inscrição do nome da tal senhora na lista respeitante aos convidados de categoria, mas só depois de dada a confirmação ao soberano reinante, que deferira o pedido achando graça à esperteza do cortezão.

Se, no caso acima descrito, nunca foi posta em prática tão curioso privilégio, outros há que, a despeito dos tempos, ainda presentemente vigoram e são observados a rigor.

Está neste caso o de Lord Kingsale, que goza do privilégio, único na Corte, de poder manter a cabeça coberta em presença do rei e da família real e cuja autorização, conferida aos seus antepassados, data do ano de 1223.

Outro curioso caso é o de Lord Monteagle po-

der sentar-se à mesa real sem se anunciar, sempre que o deseje e sem ter necessidade de previamente avisar que pretende saborear os mesmos repastos de Sua Magestade.

Pelo contrário, Lord Walsingham, cujo favor estabelecido igualmente por régia graça consiste em obter os fatos e roupas usadas do Rei, não recebe — por que assim o quere — senão um lenço cada ano, que depois guarda como se fôra um preciosíssimo tesouro e, em paga de tão grande favor, dada a alta categoria do ofertante, concede ao Hospital Real um donativo de elevada importância.

Entre as curiosidades de que estão repletos os costumes ingleses é interessante mencionar certos foros, pagos por proprietários e comunas ao Tesouro Real.

Jacques IV, da Escócia, deu em uso fruto hereditário à família Murray o velho castelo de Sauchiemuir sob a única condição de que cada proprietário depositaria ali, na noite do primeiro dia de cada ano, um açafate cheio de frutas e uma garrafa de velho vinho do Pôrto, tudo disposto num certo lugar subterrâneo do castelo, onde se cria que o espírito da avó do Rei apareceria sempre nessa noite para tomar o presente oferecido em retribuição do sossêgo da sua alma errante, pois, como se sabe, a Escócia é, por excelência, o País lendário dos fantasmas e dos castelos mal assombrados.

A despeito das anormais circunstâncias do momento actual, esta contribuição está ainda em vigor, muito embora o reino da Escócia esteja já há muito tempo encorporado no trono da Inglaterra. O actual possuidor do citado castelo tem, com efeito, o hábito de reunir alguns convidados para uma festa na noite de S. Silvestre e, um pouco antes da meia noite, com certo ceremonial e na presença de todos as visitas desce solenemente a uma cave, onde deixa depositado numa salva de prata as vitualhas que julga devidas pelo descanso anual desse espírito errante que assim parece dar por liquidado, evidentemente a prazo, o compromisso do fôro que a chancela real em tempos que já lá vão tornara estabelecido.

O que não nos dizem os apontamentos de onde extractamos estas notas é se as salvas, os alimentos e o vinho do Pôrto se vão acumulando de ano para ano nesse lugar macabro ou se qualquer visitante menos imaterial mas mais prático utiliza as oferendas de maneira mais proveitosa.

O Duque de Wellington, descendente do general que, em 1815, venceu Napoleão I em Waterlow, líquida o direito de fôro da sua magnífica propriedade da região de Hampshire, enviando ao seu rei, na ocasião do régio aniversário, um pequeno estandarte de seda, com as armas reais bordadas a ouro.

Outro duque, o de Mariborough, deve igual-

mente remeter todos os anos um outro estandarte, como presente de anos do rei, com as cores da bandeira da Inglaterra, para satisfação do importe do seu fôro pela propriedade real de que dispõe em Blenheim.

O Duque de Atholl goza na melhor conta de aproveitamento dos respectivos rendimentos os seus vastos domínios, pois nunca deixa de saldar a importância do seu fôro com o simples envio dum rosa branca para a real personagem que dirige os destinos do Império Britânico e a deve receber impreterivelmente no 1 de Maio de todos os anos. Contudo há ainda um complemento deste compromisso que se resume no seguinte: Se, por acaso, a família real for veranear nas cercanias dos domínios do Duque de Atholl, fica êste obrigado a enviar também às damas da Corte que acompanham as magestades, quatro amores-perfeitos, todos de cores diferentes.

Um gentil-homem escocês chamado Clarck líquida as contas de fôro de seu grande domínio de pertença real, indo êle próprio tocar, três vezes, à guiza de saudação, uma corneta, quando o rei chega aos terrenos cuja pertença cedeu para usufruto. E é por esta única razão que nas armas dos Clarck figura uma corneta, tornada de hieráldico simbolismo.

Além destas famílias que gozam da vantagem apreciável de fazerem a liquidação dos seus foros de maneira tão pouca onerosa há ainda a dos Derby que, em dia designado, pagam o compromisso com o único envio de dois falcões adestrados para a arte de caçar.

A-pesar-de nos vários condados haver muitíssimas destas pagas curiosas, digamos, mesmo absurdas, é todavia, na cidade de Londres que certos pagamentos desta espécie se acumulariam em muito maior número se a Casa Real reinante estivesse sempre de acordo com tal sistema desses usos encostrais. Com efeito a cidade de Londres deveria enviar cada outono o Presidente do Conselho Municipal (Lord Maior) a Shropshire, lugar de veraneio do rei, para que êle próprio cortasse a madeira necessária ao aquecimento da sua real morada durante o inverno imediato. Se a Magestade ou um dos seus herdeiros presuntivos se dirigir a um qualquer campo de batalha deve igualmente a cidade de Londres fornecer-lhes armaduras e espadas. Além disso e independentemente do já citado, o referido Conselho Municipal terá de respeitar a obrigação de remeter para a mesma localidade um empregado com a especial incumbência de lhe vigiar o trabalho das lavadeiras.

Estes e outros velhos costumes, bem entendido, não são agora respeitados senão simbolicamente. Assim, dessa maneira, remete-se ao soberano, ao aproximar-se da cidade de Londres, depois dum prolongada ausência, uma chavezinha de prata, em

recordação dum outro costume reportado ao ano de 1066, quando a capital inglesa fez a sua submissão a Guilherme, o Conquistador, a fim de evitar um cerco.

A cidade de Londres tinha tantas obrigações para com os soberanos britânicos que um funcionário foi especialmente investido do encargo de recordar todos os direitos do rei, com o fim de que nenhum deles ficasse esquecido. Este encargo existe ainda, e é retribuído com os interessantes emolumentos de 2:500 libras esterlinas por ano para o seu feliz beneficiário.

O Governador da Ilha de Jersey deverá, se o rei deseja visitar a ilha, ir ao encontro do rei pelo mar dentro, a distância tão afastada da terra quanto lhe seja possível. Este uso foi cumprido à risca até há cerca de vinte anos atrás e, em virtude dum acidente ocorrido para fiel cumprimento do estabelecido, foi então anulado por ordem do rei.

Os habitantes de Benevis, na Escócia, devem entregar anualmente no castelo de Edimburgo três celhas cheias de neve. Mas este pagamento foi anulado não por falta de cumprimento mas por concordância entre ambas as partes que regulavam o privilégio. A origem desta liquidação foi deixada no obscurantismo das eras.

A localidade de Kidwilly, no País de Gales, deve, no decorrer das visitas do rei, pôr à sua disposição dez homens, revestidos de pesadas armaduras, como medida tomada sem dúvida pela insegurança das estradas de épocas muito recuadas e para garantir a integridade da família real.

Finalmente a cidade de Manchester deve no dia do coroamento de qualquer novo soberano brindar o rei com um par de luvas e um dos seus mais altos funcionários tem por missão o segurar, ou melhor, manter, durante a cerimónia do juramento, o braço do rei, pelo motivo do ceptro o dever incomodar pela posição, em virtude do seu peso e da duração da cerimónia.

Sómente nos últimos anos e por medida de

economia se aboliram certos cargos que oneravam extraordinariamente a bolsa particular do rei.

Contudo, ainda há pouco tempo existia o emprêgo de provador da cerveja do rei e o de caçador dos ratos dos palácios reais. Estes emprêgos, aliás muito honrosos, têm sido anulados, simplificados, ou ainda adaptados às circunstâncias da vida actual, que nem sempre se compadece dos hábitos tradicionais.

É verdade que há outras funções exercidas por personagens da Corte Britânica mas essas que subsistem, não dão lugar a suplementos nas despesas e são mais cargos honoríficos do que outra coisa, pois atribuem aos seus possuidores invejáveis títulos de nobreza, tais como os dos seguintes:

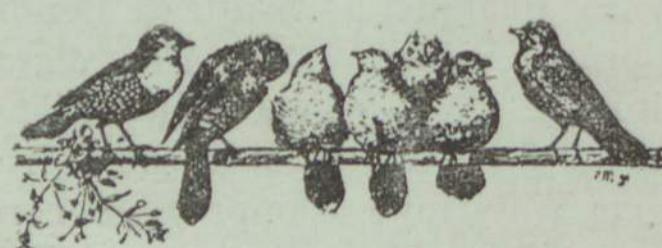
Lord Portmann tem nas suas atribuições oficiais o encargo da limpeza das chaminés do castelo de Windsor e é considerado como o patrão-protector da corporação dos limpachaminés.

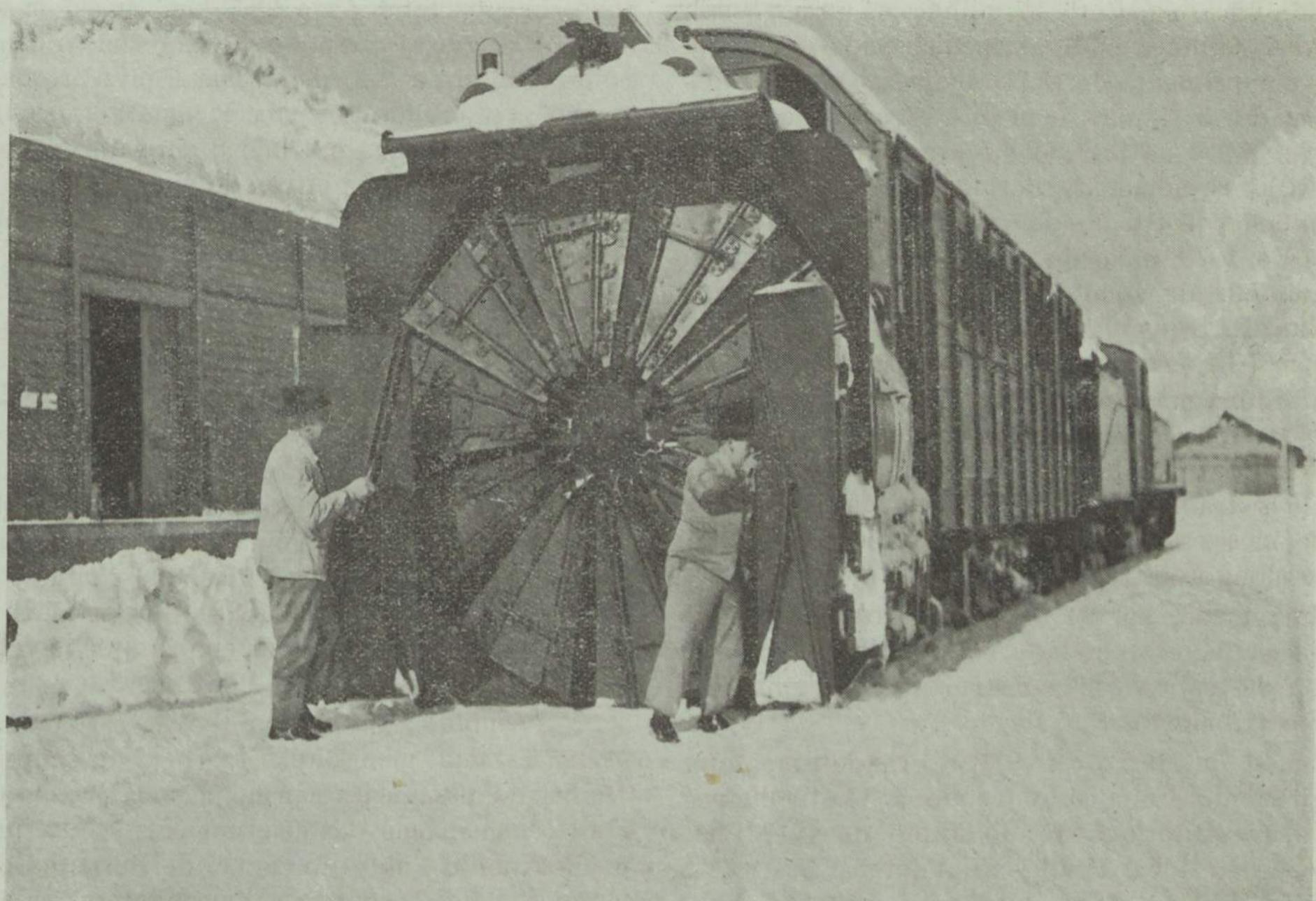
Lord Hotham é o encarregado de ele mesmo fazer a ementa das refeições para a real mesa e acumula também a atribuição de segurar os estribos da montada real todas as vezes que à sua vista o soberano quiser montar a cavalo.

Lord Shirefield tem por missão ocupar-se da adega do rei e Lord Ruthim a incumbência de pessoalmente vigiar os locais por onde o rei deverá passar a pé, a fim de que esteja irrepreensivelmente limpo e nulo de estorvos que incomodem a marcha ou desgostem a sua real visão.

Poucos povos conservam tão arreigados os seus hábitos ancestrais, antigos costumes e usos tradicionais, como os ingleses.

Estas singularidades que nós vimos de descrever em súmula e nos parecerão rídiculas ou pelo menos pitorescas têm, no entanto, bastante de sabor histórico, muito de romantismo e sobretudo a firmeza dum respeito tradicional imperecível que torna digna de honrosa apreciação as consagrações habituais vindas já de séculos muito afastados da era actual em que nos encontramos.





LOCOMOTIVA ELÉCTRICA LIMPADORA DE NEVE

# O Caminho de Ferro dos Alpes «bernoises»

*BERNE-LOETSCHBERG-SIMPLOU*

A sociedade anónima do caminho de ferro dos Alpes «bernoises», tendo por fim a construção e a exploração do caminho de ferro de Loetschberg, de Frutigen à Brigue por Kaudersteg, foi fundada em 27 de Julho de 1906.

Em 1907, a Sociedade adquiriu a linha de via normal Spieg-Frutigen, que tinha sido aberta à exploração em 25 de Julho de 1901 e introduziu nela a tracção eléctrica. Em 1913, absorveu a nova Companhia do caminho de ferro do lago de Thoune, que se fundou em 1 de Janeiro de 1912, da fusão da antiga Companhia com a Sociedade de Navegação sobre os lagos de Thoune e de Brienz (a antiga Companhia datava de 1893; foi constituída pela fusão do caminho de ferro do lago de Thoune inaugurado naquêle ano e do caminho de ferro de Boedeh, posto ao serviço em 1872). A grande empresa de transporte nascida destas fusões suces-

sivas e chamada vulgarmente «Caminho de Ferro de Loetschberg» compreende assim, desde 1913, as linhas Thoune-Spiez-Brigue e Spiez-Interlaken-Boeuigen, assim como o serviço de navegação sobre os lagos de Thoune e de Brienz; em 1915, aumentou ainda, com a linha Mouties-Lougeau. Além disso, explora por conta das respectivas companhias, os caminhos de ferro Spiez-Erlenbach, Erlenbach-Zweisimmen, Thoune-Belp-Berne, Berne-Schwarzenbourg e Berne-Neuckatel.

\* \* \*

A construção da linha de Lotschberg propriamente dita, isto é, do percurso em montanha Frutigen-Brigue, foi confiada em 15 de Agosto de 1906 a uma emprêsa geral francesa, pelo preço de 74 milhões de francos. Nesta importância estava

incluida um «*forfait*» de 37 milhões só para o tunel, (sendo 7 milhões para as instalações) que devia ter o comprimento de 13.735 metros. Os trabalhos deviam durar 4 anos e meio e estar acabados em 1 de Setembro de 1911. Começaram em Outubro de 1906. Desgraçadamente deram-se duas catastrofes durante a construção do grande tunel. Em 24 de Julho de 1908, além da explosão de uma mina na extremidade da zona calcária dos Fisistöcke, um escoamento proveniente da orla gelada do vale de Gastern (Gasterntal) fez interrupção pelo subterrâneo e uma massa de lama compacta, avaliada em 7.000 metros cúbicos, encheu-o num espaço de 1.500 metros. Vinte cinco operários perderam a vida. Os trabalhos estiveram suspensas durante alguns meses e foi preciso desviar o eixo do tunel, o que alongou o traçado.

Mais tarde, em 29 de Fevereiro de 1908, em Goppenstein, extremidade sul do tunel, uma avalanche destruiu várias construções e fez vinte sete vitimas (12 mortos e 15 feridos).

Em 31 de Março de 1911, o grande tunel, cujo comprimento tinha sido levado a 14.612 metros, foi atravessado e a 15 de Julho de 1913 inaugurou-se a linha Frutigen-Kaudersteg-Brigue. A tracção eléctrica foi estabelecida sobre a linha Thoune-Spiez em 1916 e sobre a linha Spiez-Interlaken-Boenigen em 1920. Toda a rede do Caminho de Ferro dos Alpes «bernoises» é pois explorada a electricidade. A energia é fornecida pela companhia «Fôrças Motoras Bernoises S. A.», que possuem em Kandergrund e em Spiez. O comprimento efectivo da rede é de 118 km. e o dos seus diversos trócos é a seguinte: Thoune-Brigue 84 km., Thoune-Spiez 10 km., Thoune-Interlaken 27 km., Thoune-Boenigen 31 km., Spiez-Brigue 74 km., Frutigen-Brigne 61 km., Laugean-Montier 13 km.. As subidas máximas sobre o percurso da montanha Frutigen-Brigue, são de 27 %. O tróco Kandersteg-Goppenstein, que é o do grande tunel, é em via dupla e os percursos em subida, entre Frutigen e Brigue estão preparados para a colocação da via dupla.

Independentemente do tunel grande, a linha do Loetschberg comprehende uma série de respeitáveis obras de arte, tais como o viaduto sobre o Kauder, perto de Frutigen, o de Luegelkrim perto de Hohtenn, a ponte em ferro sobre o desfiladeiro escarpado de Bietschtal, sobre o Raroque, a ponte de Baltschieder e outras ainda num trajecto de 25 km., entre Brigue e Goppenstein, contam-se pelo menos 21 pequenos tuneis medindo um total de 7 km.. Mas o que é particularmente interessante, tanto para o engenheiro como para o turista é o traçado da linha perto da Felsenburg (por cima do Lago Azul), nos desfiladeiros da Louza e de Hohteun a Brigne, onde a via se aproxima cada vez mais do fundo do vale do Rhône, corta obliquamente o vertente da montanha. 38 tuneis, cujo

comprimento total é de 28,5 km., sucedem-se de Spiez a Brigue, e o tróco Spiez-Interlaken conta 4. Sobre percurso na montanha Spiez-Brigue, os comboios são rebocados pelas locomotivas eléctricas de 4.500 CV; sobre o tróco Spiez-Interlaken-Boenigen, utiliza-se locomotivas de menor força.

A Companhia dos Caminhos de Ferro dos Alpes *bernoises* possue 23 estações e apeadeiros. Tem direito a usufruir as gares de Thoun e de Brigne, assim como as estações de Laugean e de Montier (no Jura), dos Caminhos de ferro Federais; e utiliza também a estação de Interlaken-Est, dos Caminhos de Ferro de Oberland *bernois*.

O capital social da Companhia do Caminho de Ferro dos Alpes *bernoises* eleva-se a 60 milhões de francos e os seus empréstitos consolidados a 120 milhões, números redondos. Sua conta de construção acusa um total de 188 milhões e além disso 5 milhões são empregues na emprêsa de navegação sobre os lagos de Thoune e de Brienz.

Nas comunicações, o caminho de ferro dos Alpes *bernoises* tem uma dupla tarefa a desempenhar. Dum lado, assegura os principais acessos ao Oberland *bernois*, uma das célebres regiões de turismo e aproxima o Valais do cantão de Berne e de toda a Suíça alemã, servindo assim os interesses económicos e turísticos das diversas regiões do país.

De outro lado é um elemento da grande via de tráfego internacional entre o norte e o sul da Europa; e oferece o trajecto mais curto para irem de Londres e Paris a Milão e Gênes.

A travessia dos Alpes *bernoises* é de grande beleza. De Brigue a Hoptenn e Goppenstein, a linha eleva-se insensivelmente até dominar de 400 m. o vale de Rhone. Da janela das carruagens a vista estende-se cada vez mais; tem-se em frente as montanhas verdejantes de cujos flancos se suspendem as típicas aldeias *valaisans* e, na brecha formada pelos vales da Viège, brilha o massiço dos Mischabel, de cúpulas e picos gigantescos. Em Hohtenn descobre-se todo o vale de Rhône, de Brigue a Lion. Admiráveis quadros desfilam perante os olhos dos viajantes. Os desfiladeiros selvagens de Baltschieder e do Bietschtal, que se transpõe sobre arrojados viadutos oferecem uma rápida exposição impressionante do trabalho gigantesco de corrosão executado no decorrer de séculos pelas torrentes que as geleiras da cadeia de Bietschhoru entram para o vale.

Com razão disse certo jornalista que o caminho de ferro de Loetschberg era o mais espetacular da Europa. O Loetschental, alto vale alpestre que se abre em Goppenstein, deixa uma impressão inesquecível. Um bom caminho conduz de Goppenstein a Kippel.

Quando se transpõe os 14,5 km. do grande tunel de Loetschberg, desemboca-se sobre a alta plataforma do vale de Kauder, sobre o estreito

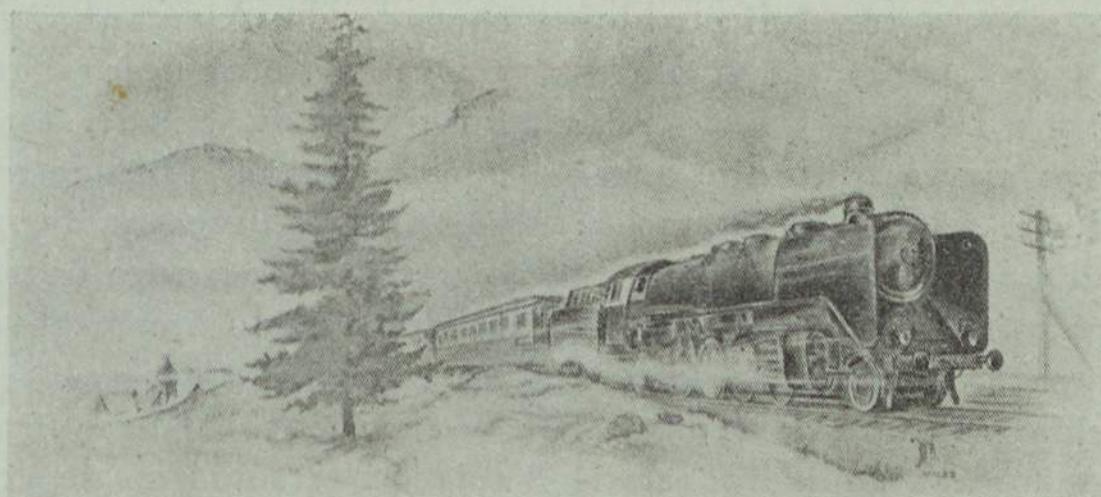
planalto de Kandersteg, com alguns quilómetros de comprido, perto das passagens de Gemi e Loetschen. As montanhas do primeiro plano parecem afastar-se para permitir contemplar o massíco de Blumlisaep e subir facilmente até ao magnífico vale de Deschinen.

As excursões, ascensões e passeios abundam nos arredores de Kaudersteg. Se não se quiser subir a pé ao lago de Deschinen e a Gemmi podem-se utilizar curiosos pequenos veículos de duas rodas, os «Gemmiwageli». Tanto de inverno como de verão, Kaudersteg é uma estância procurada.

De Kaudersteg, que fica a 1.200 m. de altitude, a Frutigen (822 m.) a via férrea desce 400 m., descrevendo uma dupla curva para evitar uma descida muito grande. É de Frutigen que em 3 horas a pé ou em menos de 1 hora de automóvel se chega a Adelboden, estação climática tão concorrida no verão como no inverno. Sobre a plataforma inferior do vale, entre Frutigen e Spiez, a linha passa por Reichenbach, a entrada do encantador vale de Kiental e por Mullen, gare de partida do funicular que conduz ao cimo do Niesen (2.362) de onde se disfruta um vasto panorama sobre os lagos e os altos Alpes. Depois, de Henstrich vem

Spiez sobre uma baía do lago de Thoune ponto de partida para uma grande quantidade de excursões, no Simmental, em Thoune e em Berne, sobre o lago de Thoune, em Interlaken e daí sobre o lago de Brienz ou nos vales dos dois Lütschinen. Os lugares de vilaigatura estão em todos os lados, sobre as margens dos lagos, a meio caminho das montanhas ou sobre os cimos. Mas a metrópole desta região privilegiada é Interlaken, que junta ao mais moderno conforto as mais diversas distrações, citemos o «kursaal», os concertos, os banhos na piscina e no lago, os passeios na floresta, as excelentes comunicações pelo caminho de ferro à «crèmaillère» ou funiculares com o Harder, Schynige, Platte, Murren, Wengen, Grindelwald, Lanterbrunnen, Scheidegg, o Jungfranjoch, o Rothorn de Brienz, as cascatas de Giessbach (barco), as regiões do Rosenlain e do Grimsel (auto), etc., etc..

Em nenhuma outra parte se encontra como no Oberland «bernois», num espaço tão restrito, uma tal profusão e uma tal variedade de belezas naturais. Os cimos atraentes, os lagos encantadores, os vales pitorescos, lugares não só agradáveis como grandiosos, tudo concorre para encantar e reter os visitantes.



# A Guerra

## e os Caminhos de Ferro

LXXXVII

— A «U. P.», em telegrama de Londres, diz saber que aviões norte-americanos e ingleses que bombardearam objectivos militares na França setentrional e na Bélgica, destruíram ou danificaram estações e entroncamentos ferroviários, fábricas de munições e aeródromos.

— Um telegrama de Londres diz que «Rádio France de Argel», anunciou que o 5.º Exército ocupou Mignano, na principal estrada interior e linha férrea para Roma, cerca de 12 quilómetros para além do ponto de onde sai a estrada lateral que vem de Isérnia.

— «E. T.», no comunicado oficial de Londres diz que bombardeiros ligeiros atacaram à bomba e metralhadora transportes motorizados e objectivos ferroviários nas proximidades de Durazzo, na Albânia.

— «E. T.» informa em telegrama de Londres que o Ministério da Aeronáutica anunciou, que aviões do serviço de bombardeamento realizaram um violento ataque aos centros ferroviários de Modena, perto da fronteira francesa e da entrada do túnel do Monte Ceni. Outro telegrama de origem italiana diz que o mesmo túnel ficou bloqueado e que é ele uma das principais vias alemães de comunicações com a Itália.

— A «Rádio Iugoslava livre» difundiu o seguinte comunicado do Q. G. do E. da Libertação:

«Na Croácia, unidades croatas do exército de libertação alcançaram uma grande vitória. Depois de violentos ataques, ocuparam as cidades de Koprivnica e de Virovitica, na fronteira da Hungria. Em consequência da tomada destes dois importantes centros de comunicações, estão suspensos os comboios entre Zagreb e Budapeste e entre Budapeste e Varzodin.»

— O correspondente especial da Agência «Reuter» diz que os centros ferroviários de distribuição de mercadorias de Sofia, devastados por um «raid» aéreo recentemente feito por aviões vindos da Itália, são o exemplo da nova ameaça que representa a ofensiva contra os Balcãs. Das suas novas bases, as forças aéreas podem alargar o alcance dos ataques. Partindo dos aeródromos da Itália, duas grandes formações de Mitchells, escoltadas

por Lightnings, lançaram toneladas de bombas explosivas sobre as oficinas de reparação de locomotivas, central eléctrica, oficinas de montagem, armazens da grande via férrea e desvios. O ataque foi extremamente preciso. Sofia está junto à linha ferroviária directa entre a Roménia e Salónica e, se as vias férreas fôrem interrompidas, será afetada, gravemente, toda a rede ferroviária dos Balcãs.

— «E. T.» em comunicado do Q. G. dos A. do N. A. diz que em Grosette e Terni, os bombardeiros médios alvejaram as estações de caminhos de ferro e vários edifícios.

A mesma Agência em telegrama de Ankara diz que, segundo informações de meios neutros recebidas desta cidade, cerca de doze comboios de tropas e de abastecimentos alemães passam, por dia, na direcção Sul, no caminho de ferro de Belgrado.

— O comunicado da Iugoslávia revela que as tropas romenas estão a combater ao lado dos alemães, na Iugoslávia. Acrescenta que na Sérvia, continuam as operações, com êxito, tendo sido destruídas duas estações de caminhos de ferro. Na Eslovénia, foram destruídos 300 vagões, na linha Osijek-Varazdin.

O caminho de ferro, a Sudoeste de Zagreb, encontra-se cortado em vinte e três pontos.

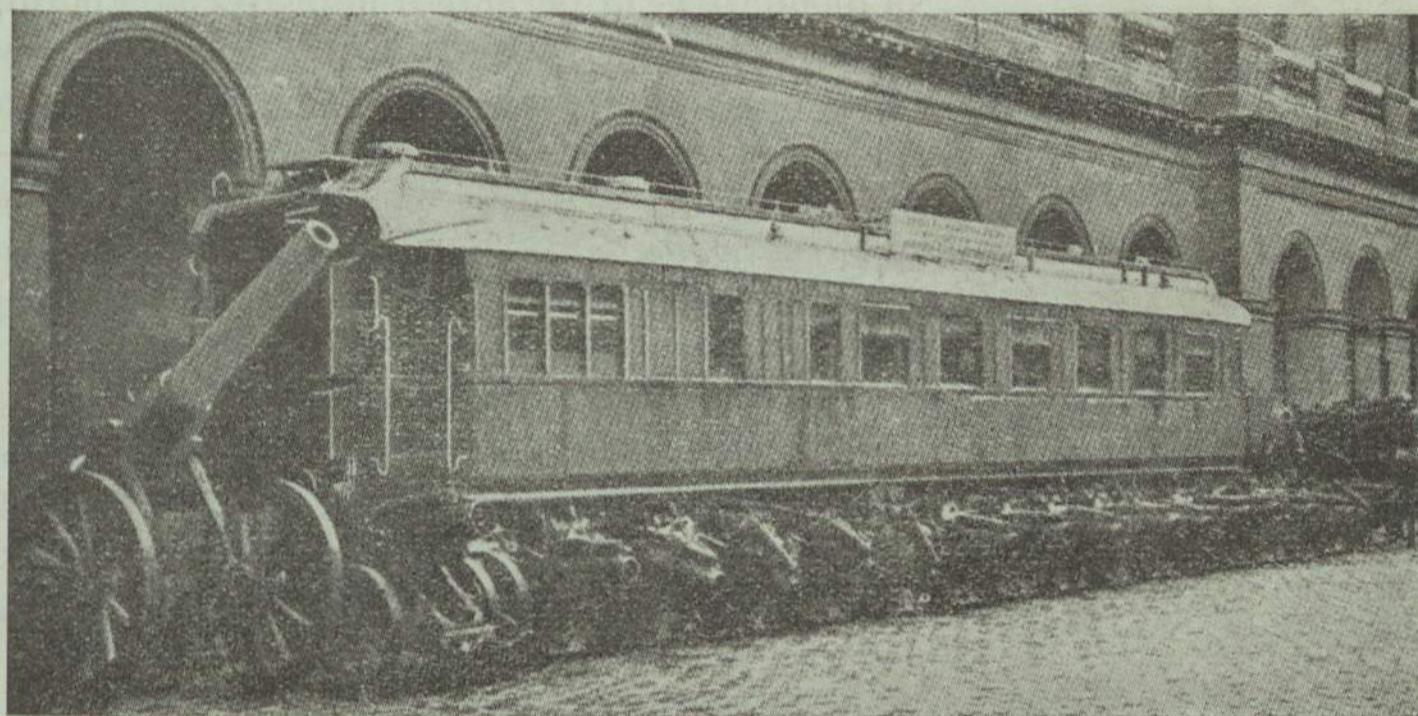
— O correspondente especial da «Reuter» em Estocolmo diz que nos ataques a Berlim em 25 do mês findo houve grandes incêndios e os estragos foram consideráveis, principalmente na parte Ocidental, perto da grande estação de caminho de ferro de Tiërgaten. A estação de Lehrter e os entrepostos adjacentes ficaram destruídos.

— «E. T.» informa que um engenheiro, recém-chegado da Alemanha, diz que chegou a Berlim em caminho de ferro e que a estação de Stettiner, no norte da cidade, está destruída. O comboio parou alguns quilómetros antes da estação e os passageiros tiveram de transportar as bagagens e dirigir-se a pé, para outra estação, de Berlim, não tendo chegado à capital senão à uma hora da madrugada.

Informações de outras origens dizem que as estações ferroviárias de Postdamer, Lehrter, Anhalter, Stettiner e Zoo, estão destruídas. As únicas estações de alguma importância ainda em serviço são as de Triedrichstrasse e de Steglitzer. O serviço de transportes está paralisado, pois grandes troços das linhas foram arrancados. Desde estes grandes ataques, não chegou à Suíça nenhum comboio ido de Berlim.

— «E. T.» diz, em telegrama do Cairo, que segundo notícias ali chegadas um grupo de guerrilheiros gregos conhecidos respectivamente, pelos nomes de «edas» e «edes» resolveram as suas divergências de organização e atacaram as forças

alemãs de ocupação. Seguidamente destruiram as pontes de Peloponero e atacaram dois comboios à mão armada.



A carroagem-restaurante da Companhia dos Vagons-Lits, que tomou parte nos dois armistícios

— O jornal «Tidningen» declarou que uma testemunha ocular viu destruída a carroagem de caminho de ferro, na qual foram assinados os armistícios de 1918 e 1940. A destruição desta carroagem deu-se em consequência do ataque a Berlim. Estava no arsenal de Zeughau, que também ficou destruído.

— «U. P.», em telegrama do Q. G. A. do Norte de África diz que formações de bombardeiros Liberators atacaram o centro ferroviário de Sofia. Durante este «raid», que foi realizado, simultaneamente, com o de Toulon, as nuvens não permitiram observações dos resultados. O objectivo era constituído por instalações ferroviárias por onde passa todo o tráfego militar dos Balcãs.

— «E. T.» e «U. P.» dizem que foi bombardeado o viaduto de caminho de ferro costeiro próximo de Cannes, e esta primeira agência diz ainda, que o ataque a Sofia teve como principal objectivo a estação ferroviária, onde passam numerosos comboios militares que atravessam os Balcãs, ligando a Bulgária com a Roménia e a Jugoslávia e a Grécia. Em Turim, foram atingidos objectivos ferroviários e industriais.

— O comunicado do Q. G. de Tito diz que na Sérvia continuam os combates com fôrças alemãs, bulgáras e chetniks. Na Borina ocidental os patriotas provocaram o descarrilamento de um comboio, na linha Prijedor-Bosanskinovi. Descarrilou também outro comboio militar na linha de Kostagnica-Bosanskinovi.

— A Emissora de Vichy declarou

que, em consequência de ataques aéreos e actos de sabotagem, nos caminhos de ferro franceses, morreram, desde Julho de 1940 até agora, cento e noventa e três empregados ferroviários e ficaram feridos oitocentos e quarenta e três.

— «E. T.» diz em comunicado do Q. G. A. do Norte de África que bombardeiros ligeiros atacaram a estação ferroviária e o pôrto de Pescara.

— «R.» informa que bombardeiros pesados, com escolta de caças, atacaram a estação ferroviária de Boizano. A ponte de caminho de ferro de Chiéti foi visada por bombardeiros médios. Foi bombardeado por aparelhos nocturnos o entroncamento ferroviário de Arezzo.

— «U. P.» diz, em telegrama de Estocolmo que o correspondente em Berna, do jornal sueco, conservador, «Nya Dagligt Allehanda», informou que grande número de bombas de mil e dois mil quilos, cada uma, foram lançadas sobre Berlim em redor de Potsdamer Platz e da estação de caminho de ferro de Anhalter.

— «R.» diz que bombardeiros médios atacaram a estação ferroviária de Orta, o pôrto de Civitta Yecchia e o Viaduto de Spoleto.

— «D. N. B.», em telegrama de Milão, diz que bombardeiros americanos, do tipo Mitchell, atacaram uma cidade da Itália central. As primeiras bombas atingiram os vagões de um comboio que transportava prisioneiros de guerra britânicos, destruindo-os totalmente. Diz ainda que, conforme foi possível apurar até agora, morreram, pelo menos, 300 prisioneiros britânicos.



O local na floresta de Compiègne onde foram assinados os armistícios de 11 de Novembro de 1918 e de 22 de Junho de 1940

# Linhos Estrangeiros

**ALEMANHA** Quando a guerra rebentou, os meios de comunicação e de transporte do Reich, eram plenamente utilizados, por motivo do grande desenvolvimento económico que se registava então. No entanto, apesar das grandes operações militares e das crescentes necessidades de indústria dos armamentos, pode dizer-se que os problemas dos transportes foram resolvidos, sem dificuldades demasiadas, até o momento em que começaram as operações da Rússia.

Na Primavera de 1942, depois da grande batalha de Inverno, na frente russa, a situação dos transportes alemães era — deve confessar-se — bastante crítica. Porém, a partir desse momento, realizou-se, no domínio dos transportes, uma obra que pode colocar-se entre as proezas mais notáveis da Alemanha, nesta guerra. Mediante providências de racionalização, conseguiu-se aumentar o rendimento do parque de material e desenvolver a construção de veículos. Eis alguns exemplos:

No Inverno de 1941-1942, os Caminhos de Ferro Alemães conseguiram fornecer uma superfície de carga superior em 30 por cento à do ano anterior; e no de 1942-1943, o número de vagões disponíveis subiu, ainda em mais de um quarto. No princípio de Junho deste ano, o rendimento em eixos-quilómetros, no transporte de mercadorias, era 6 por cento superior ao rendimento máximo de 1942. Com efeito, os transportes a longas distâncias foram suprimidos em todos os casos em que isso se tornava possível. Desta maneira, os vagões foram utilizados de forma muito mais intensa. Contudo, no interior do Reich, dispõe-se de um número de vagões inferior em 3 por cento, por um número muito importante de veículos ter sido requisitado, para as necessidades de Leste. Acelerou-se a circulação dos vagões, e, em Junho findo, o tempo de circulação baixara em 10 por cento, relativamente ao de Junho de 1942.

**BRASIL** No salão Nobre do Ministério da Viação realizou-se uma demonstração de um truque de bitola variável (estreita, média ou larga), invento do ferroviário e mecânico José Approbato, antigo empregado da Companhia Mogiana. Com ele se presume possa vir a ser resolvido, em definitivo, o problema do tráfego mútuo entre as ferrivias de bitola estreita e larga, passando os vagões de uma para outra, automaticamente, por meio de um dispositivo que, funcionando no pró-

prio truque, permite, com o auxílio de uma cremalheira, a continuação da marcha do comboio (excepto a locomotiva), nas duas bitolas.

Na demonstração perante o ministro da Viação, o truque percorreu as duas bitolas em ambos os sentidos, passando da larga para a estreita e desta para aquela, com extraordinária eficiência. O invento oferece ainda outras vantagens, tais como a de fazer as rodas acompanharem os defeitos existentes nos trilhos, sem maiores consequências ou balanços incômodos.

Por sua vez, os freios são diferentes dos usados sendo também automáticos, evitando, dessa maneira, em caso de perigo, desastres de natureza geralmente funesta, por ter o centro de gravidade extramamente baixo, o que aumenta, portanto, a estabilidade do veículo.

Vem depois a distribuição do peso do veículo sobre o eixo dos trilhos, o que é obtido pela disposição especial das barras de carga.

O autor do novo invento quer, apenas, o auxílio do Governo para a aplicação do seu invento às ferrovias brasileiras de duas bitolas.

— O Ministro coordenador de mobilização económica dos transportes assinou uma portaria com os seis artigos seguintes:

«Art. 1.º — O serviço de transporte de carga em auto-caminhões executado por empresas rodoviárias organizadas de acordo com as normas ora estabelecidas, será directamente orientado e fiscalizado pela Coordenação da Mobilização Económica e através do Departamento de Estradas de Rodagem, nas estradas abaixo mencionadas: Rio-São Paulo e vice-versa; Rio-Belo Horizonte e vice-versa; Rio-Juiz de Fora e vice-versa; Rio-Petrópolis e vice-versa.

Art. 2.º — Ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem caberá expedir por esta regulamentação, determinando linhas de tráfego e número de empresas em cada linha, tudo de acordo com as necessidades da emergência que o País atravessa;

Art. 3.º — Ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem caberá o abastecimento de combustível necessário às empresas mencionadas no art. 1.º, para o que receberá do órgão controlador de combustíveis, nas cidades referidas no mesmo artigo, a quota global respectiva;

Art. 4.º — Ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem caberá a fiscalização do percurso, de carga transportada, de frete cobrado e de veículo utilizado, não só quanto às empresas a que se refere o art. 1.º, como quanto a quaisquer outros veículos de transporte de carga nas estradas supra mencionadas.

Parágrafo único — Para efeito dessa fiscalização

fica estabelecida a «Nota de Controle de Carga», de modelo anexo, e de entrega obrigatória, por qualquer veículo, nas barreiras de estradas (1.<sup>a</sup> Via) e da saída (2.<sup>a</sup> Via), das aludidas estradas.

Art. 5.<sup>o</sup>— As empresas a que se refere o art. 1.<sup>o</sup> serão inscritas no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem mediante apresentação dos seguintes elementos:

- 1)— Nome da firma;
- 2)— Endereço da sede, escritório e representações;
- 3)— Relação detalhada dos veículos utilizados, com indicação de licença, motor, chassis, tipo, combustível, capacidade de carga, rodagem, etc. e prova de registo de contrato de locação dos veículos estranhos e normalmente empregados;
- 4)— A prova de quitação de todos os impostos e taxas tais como:
  - a)— de imposto de localização (estadual e federal);
  - b)— de impostos de indústrias e profissões (idem);
  - c)— de impostos sobre a renda;
  - d)— de imposto sindical;
  - e)— de quota de previdência;
  - f)— de seguro de acidentes;
  - g)— de seguro de mercadoria transportada e depositada;
- 5)— Prova de existência legal da firma;
  - a)— de lei de dois terços;
  - b)— de nacionalidade dos membros componentes da firma;
  - c)— de registo no Departamento Nacional de Indústria e Comércio;
- 6)— Prova de idoneidade financeira;
- 7)— Prova de cumprimento de dispositivo constante do art. 11.<sup>o</sup> do decreto-lei 4.521 de 24 de Janeiro de 1942.

Art. 6.<sup>o</sup>— Qualquer infracção dos dispositivos constantes da presente portaria importará na cassação da licença concedida ficando proibido de transitar nas estradas a que se refere o art. 1.<sup>o</sup> qualquer veículo que burlar ou tentar burlar a fiscalização estabelecida por esta Portaria».

Esta portaria é baseada numa série de considerandos importantes.

**INGLATERRA** A Agência Reuters, a propósito da reconstrução de Londres, depois da guerra, disse que foi submetido ao Conselho do Condado de Londres um plano destinado a completar as construções daquela capital depois da guerra e que levará cincuenta anos para ser concluído.

O autor do plano, é o professor Patrik Abercrombie, famoso perito da planificação da cidade

do Colégio Universitário e o sr. John Forshaw arquitecto chefe do Conselho do Condado de Londres e a maior autoridade local na Inglaterra, a qual administra uma área de 116 milhas quadradas com população normal superior a quatro milhões de habitantes.

O plano propõe a construção de três variantes de estradas de rodagem para o escoamento do tráfego de rapidez; a construção de três novas pontes sobre o Tamisa, três novas estradas nos túneis sobre o rio e a reconstrução do «Westend», centro de estabelecimentos e de negócios.

Uma nova represa em curva, sobre uma milha de comprimento contendo cafés, abrigos e uma piscina, é desenhada para a margem sul do Tamisa, em frente à represa que orla o coração de Londres, de Westminster para a cidade. As propostas para a construção das novas rodovias são revolucionárias. Além do anel de estradas para o tráfego rápido, incluem as mesmas propostas a construção de estradas em túneis abaixo do centro de Londres, estradas rápidas atalhos. O plano propõe a abolição das pontes ferroviárias através do rio e dos viadutos que cruzam as estradas. As áreas industriais ficam divididas das áreas de estabelecimentos comerciais agora misturada, — dividindo também as áreas residenciais em comunidades, com edifícios novos e casas de apartamentos, todas munidas de largos espaços abertos e outros melhoramentos para a saúde das crianças.

A proposta para a represa através do Tamisa conterá centros de cultura, cafés, restaurantes, jardins, piscina e esplêndidos edifícios novos.

O autor oferece como exemplo, no que se refere às obras à margem do rio os quadros de Paris e Moscou. O rio em si próprio, seria preparado para excursões de férias, com navios a motor e pontos de desembarque. As escolas estão planificadas de modo que nenhuma criança tenha que atravessar as estradas ou caminhar mais do que um terço de milha de sua residência ao colégio. As três estações centrais de Estradas de Ferro seriam substituídas por estações subterrâneas, ligadas por um sistema também subterrâneo. Na planificação para o Westend o autor sugere que muitos operários ficariam satisfeitos em ali residir, pois teriam muito reduzido o tempo de viagem para o centro e vice-versa.

O autor opõe-se à construção de um aérodromo central, qualificando-o de «inimigo do interesse e do conforto de grandes secções da população», apontando, porém, as possibilidades de serem os mesmos aeródromos construídos em área de maior densidade.

Lord Latham, chefe do Conselho do Condado de Londres, falando a respeito, disse: «Este plano audacioso é, provavelmente, o maior dos estudos de como é feito a planificação de uma enorme cidade e também o mais amplo jamais imaginado».

# Publicações recebidas

**«Guerra anglo-boer de 1899-1902 na fronteira de Lourenço Marques e de Gaza» — pelo coronel de Engenharia Carlos Roma Machado de Faria e Maia**

Acabámos de folhear, com interesse, um notável trabalho do nosso ilustre colaborador sr. coronel de Engenharia Carlos Roma Machado de Faria e Maia sobre a guerra anglo-boer de 1899-1902 na fronteira de Lourenço Marques e de Gaza, e que tinha sido publicado primeiramente em «O Instituto de Coimbra».

Ao tempo dos acontecimentos narrados e comentados com imparcialidade neste livro, era o seu autor capitão de Engenharia e Director das Obras Públicas da Província de Moçambique e Director-Interino do Caminho de Ferro de Lourenço Marques. Por essa circunstância, o ilustre escritor pôde presenciar de bem perto alguns dos factos dessa época e também de neles intervir com serenidade e inteligência, pois a nossa colónia atravessou, como é de supor, uma situação muito grave. Todos os capítulos d'este livro são de grande interesse. Sobre a atitude de Portugal perante a guerra anglo-boer há que registar êste depoimento do sr. coronel Carlos Roma Machado:

«Foi bastante difícil a neutralidade que, pela força das circunstâncias se via forçado o governo português a manter em Lourenço Marques para com os beligerantes. Havia a nossa antiga aliança inglesa, que nos levava naturalmente a não sermos neutros com os ingleses. Havia a boa vizinhança dos boers desde Comatie Poort até as grandes cidades do Transvaal, com Lourenço Marques, Natal e Cabo, e com as quais estávamos sempre em contacto comercial, e de trânsito. O nome de Joaquim Machado era bem conhecido de todos os boers, havendo até uma cidade Machado Doorp, que lembrava a todos êles que a linha férrea de Lourenço Marques a Pretória tinha sido estudada à custa de Portugal a pedido de Kruger. Por isso, naturalmente, o nosso modo de ser bem compreendido por todos os portugueses, tendia a levar-nos a tratar tão bem uns como os outros, e a recebermos tão bem os boers como os ingleses. Foi isso que todos fizemos e que redundou em ficarmos, como disse, bem conceituados por uns e por outros.»

O capítulo sobre a vida e costumes de Kruger é dos mais curiosos do livro.

Agradecemos ao nosso ilustre colaborador a oferta amável do seu valioso trabalho.

«Um homem e uma escola» e «A alegria na vida escolar» — Homenagem de dois jornalistas ao professor José Luiz Ribeiro.

Acabámos de ler dois opúsculos em que, pela pena de dois jornalistas distintos, é prestada justa homenagem a um professor de instrução primária, merecedor não apenas do adjetivo ilustre mas da designação de benemérito. Esse professor é José Luiz Ribeiro que, durante anos, dirigiu a Escola N.º 1, no Bairro do Campo de Santana, e em cuja acção se conjugaram, com uma harmonia admirável, a educação do espírito e a perfeita educação física.

Guedes de Amorim, autor do opúsculo «Um homem e uma escola», ao recordar a visita que fez, há anos, à escola do professor José Luiz Ribeiro, relata o que de humano e de belo ali encontrou, desde o carinho com que as crianças eram tratadas nas aulas à cantina, onde elas tinham saborosa e abundante refeição, desde a higiene que em tudo e em todos se observava aos exercícios praticados no ginásio. E o distinto jornalista e escritor de nomeada Guedes de Amorim remata o seu opúsculo com estas palavras:

«José Luiz Ribeiro, que está hoje, involuntariamente, afastado do honroso e merecido cargo directivo que nessa escola ocupou, deixou lá uma obra que ninguém pode esquecer. O meu consagrado colega nos caminhos da literatura e distinto médico-escolar também, dr. Celestino Gomes (João Carlos), que tantas vezes visitou essa escola, chamou-lhe, e bem, «um monumento de assistência escolar em Portugal». Oxalá — desejo eu, agora — que êsse monumento não seja despresado e fique como modelo de outros estabelecimentos primários.»

Por sua vez Leopoldo Nunes, outro nome grande do jornalismo profissional, depois de ter elogiado a obra educativa do professor em questão, afirma: «Atravessamos uma época feliz de reconstrução moral e económica. Tomou-se a criança como o fundamento e garantia de uma vasta obra de progresso. Por isso, não pode ser esquecida a acção meritória de um dos mais ilustrados, competentes e dignos obreiros da instrução e da educação em Portugal».

Que não fique, pois, esquecida, a sua patriótica acção e que outros, muitos outros professores possam imitar ou mesmo exceder, se for possível, nas suas respectivas escolas, o exemplo da Escola N.º 1.

ESTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA

# Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Janeiro de 1894)

## Descrição do sistema do ascensor Municipio-Bibliotheca

Duas torres verticaes de ferro elevar-se-hão do nível da Praça do Municipio, vencendo, entre os planos de entrada e saída dos passageiros, uma altura de 30 metros, diferença approximada de nível entre a Praça do Municipio e Largo da Bibliotheca.

Cada torre tem, interiormente, um espaço livre quadrangular de 3<sup>m</sup>.5 de lado no qual funciona a caixa destinada ao transporte de passageiros.

Os eixos das torres estão distanciados 8<sup>m</sup>.30; e as faces das mesmas torres fronteiras ficam a 4<sup>m</sup>.580 uma da outra, deixando livre um rectangulo com esta extensão e 3<sup>m</sup>.72 de largura.

Estas dimensões contam-se entre os planos verticaes tangentes aos contraventamentos das torres.

No rectangulo disponivel entre as duas torres estão dispostos dois grupos motores respectivamente compostos de uma pequena machina a gaz, vertical, da força de 4 cavallos, actuando uma bomba tambem da força de 4 cavallos.

Um grupo está geralmente funcionando, ficando o outro de reserva prompto a continuar o serviço do seu conjugado, quando alguma reparação se torne necessaria.

As bases das duas torres estão fundamentadas em um solido massiço de beton, tendo 2<sup>m</sup>.500 de profundidade, 4<sup>m</sup>.500 de largura e 12<sup>m</sup>.800 de comprimento.

A parte d'este massiço comprehendida entre as duas torres forma um reservatorio de 1<sup>m</sup> de profundidade por 3<sup>m</sup> > 2<sup>m</sup> de superficie, podendo conter, sem trasbordar, 4 metros cubicos d'agua. A parte superior d'este reservatorio fica coberta com um sobrado solidamente estabelecido sobre vigas de ferro, encaixadas no beton, ou ligadas á estructura metallica das torres.

Sobre este sobrado installam-se os grupos de machinas de gaz e bomba, elevando a agua do reservatorio inferior a 35<sup>m</sup> de altura, para os dois reservatorios situados, cada um, na parte superior de cada torre, e communicando entre si por meio de um tubo.

Cada bomba deve poder elevar 2:500 litros d'agua á altura de 35<sup>m</sup> em 5 minutos.

Entre a parte superior das torres e o largo da Bibliotheca, existe o prédio n.<sup>o</sup> 32, com uma fachada para o referido largo, e a outra para a calçada de S. Francisco. É pelo interior d'esta casa ao nível do 5.<sup>o</sup> andar, lado da calçada de S. Francisco, e rez do chão, lado do largo da Bibliotheca, que se fará a communicação entre a parte superior das torres e o largo da Bibliotheca.

Para esse fim lança-se uma ponte metallica de 26<sup>m</sup> de comprimento, 3<sup>m</sup>.5 de altura e 3<sup>m</sup>.3 de largo, a qual assenta de um lado sobre fortes vigas de ferro, ligadas ás torres; e do outro lado, sobre um pilar metallico que se eleva verticalmente na calçada de S. Francisco, em face da casa n.<sup>o</sup> 15, d'onde fica afastado de toda a largura do passeio lateral.

Este pilar eleva-se no intervallo das janellas, afim de não obstruir a vista.

A extremidade da ponte metallica fica afastada 20<sup>m</sup> da casa, (apenas o espaço necessario para o jogo das dilatações). Toda a construcção metallica não toca no predio, e portanto

este nada soffrerá com a installação do ascensor, para cujo serviço bastará retirar a varanda do 5.<sup>o</sup> andar, estabelecendo assim a communicação definitiva com o largo da Bibliotheca.

A parte superior do pilar metallico articula-se como charneira com a base da ponte; da mesma sorte a base do pilar articula-se n'uma chapa de ferro solidamente cravada sobre um massiço de beton construido na calçada de S. Francisco.

A extremidade da ponte, do lado das torres, articula-se tambem como charneira, sobre um systema de gonzos invariavelmente fixos sobre vigas de ferro, destinadas a receber esta extremidade da ponte. As tres linhas de articulação são paralellas entre si, e por consequencia a dilatação, não alterando estas relações entre as peças, pôde effectuar-se sem resistencia anormal nem empeno das mesmas peças.

As reacções, em vista da pequena dilatação da ponte, pôdem ser consideradas actuando sensivelmente segundo o eixo do systema de apoio. O local, obrigando o eixo longitudinal das torres a fazer um angulo com o eixo da calçada de S. Francisco, o eixo de articulação da ponte fórmam com o eixo da torre um angulo de 78°; no que não ha inconveniente, visto ser paralello aos outros dois de articulação.

A ponte metallica fórmam uma caixa rectangular, cujo interior pôde ser habitado. A altura da ponte metallica é justamente igual á de um andar da casa da rua de S. Francisco, de forma a que o sobrado da ponte, dando acceso para o 5.<sup>o</sup> andar, possa servir de cobertura á galeria formada pela ponte.

A parte que forma o sobrado do interior da ponte fica perfeitamente de nível com o sobrado do 4.<sup>o</sup> andar, e portanto bastará tirar uma varanda d'este andar para abrir uma communicação com o interior da ponte, e aproveitar assim um espaço de 26<sup>m</sup> de comprimento e 2<sup>m</sup>.7 de largo, obtendo-se uma galeria com esplendida vista sobre a cidade baixa e sobre o porto de Lisboa.

Estabelecendo uma escada de serviço entre o interior da ponte e a galeria, ou fazendo a correspondencia pelo 4.<sup>o</sup> andar da casa, o que será mais commodo, certamente que este embelissamento lhe augmentará o valor.

Para resistir á variação das temperaturas, bastará revestir as superficies interiores de pranchas de madeira de pequena espessura, ou de outra substancia má conductor de calor. São conhecidas as importantes applicações do aço e do ferro á construcção de casas para habitação, inteiramente metallicas, para todos os climas, as quaes não deixam nada a desejar ás habitações ordinarias.

As vigas da ponte, tendo uma altura exagerada em relação aos esforços relativos ao serviço corrente do ascensor, a habitação do seu interior e o excesso de peso dos revestimentos não influirá nunca no coefficiente de segurança practica imposta pelos regulamentos.

Além da hypothese de utilizar o interior da ponte como habitação ou prolongamento do 4.<sup>o</sup> andar da casa, seria este muito applicável para atelier photographico, escriptorio de agencias, restaurants, exposição d'objectos d'arte, etc.

Na parte superior da torre, e ao nível da ponte, os passageiros passam para uma plataforma de 1<sup>m</sup>.5 de largura formando um terraço d'onde com um golpe de vista descobre um immenso horizonte que se alonga sobre toda a cidade baixa, o rio, o campo e o oceano.

### Systema motor — Caixas para transporte de passageiros — Mechanismo de suspensão e de segurança — Funcionamento

O systema motor consiste no emprego da agua como contrapeso, para equilibrio entre a diferença do peso das caixas com a carga e mais as resistencias passivas, e o excesso de peso necessário para as pôr em movimento.

Uma das vantagens d'este systema está na sua extrema

simplicidade. Cada caixa tem na parte superior um reservatorio de folha de ferro podendo comportar 2:500 litros d'agua, maximo este sufficiente para o maior servizo de qualquer das caixas. Com effeito, cada uma pôde conter 30 pessoas que ao peso de 70 kilog. representam 2:100 kilog., e juntando a este peso 400 kilog. para vencimento das resistencias passivas (o que é excessivo) perfaz o total de 2:500 kilog. ou litros, garantindo o maximo de exploração.

Notando que a experiência tem sempre mostrado que na generalidade o numero dos passageiros que descem será  $\frac{1}{3}$  do dos que sobem, pôde ter-se a certeza de que o caso maximo que se estabeleceu nunca se apresentará. Por este sistema não se dispende, em principio, senão a agua correspondente ao esforço necessario proporcionalmente ao trafico, e portanto a despesa com os motores varia tambem em relação directa com o trabalho effectuado.

A escolha do sistema de pequenos motores a gaz verticaes, actuando nas bombas para elevar a agua do tanque inferior para os reservatorios collocados no alto das torres, é o que conduz aos resultados mais simples e mais economicos. Effectivamente não se carece de um engenheiro machinista para pôr em movimento um pequeno motor a gaz; e uma bomba ordinaria é facillima de dirigir. Escolhendo um pessoal para o ascensor composto de individuos que tenham uma intelligencia media, todos elles poderão pôr o motor em serviço.

Para as reparações que serão necessárias algumas vezes, poderá fazer-se um contracto annual com um estabelecimento mechanico da localidade, o qual fornecerá as reparações que forem exigidas.

A segurança é completa, visto que a agua é independente do ascensor, e não intervém senão como accessorio momentaneo de serviço. Qualquer especie de negligencia ácerca dos motores não tem pois influencia alguma sobre a segurança dos passageiros.

#### Suspensão das caixas

As caixas pôdem ser suspensas em dependencia uma da outra por meio de cabos ou por meio de cadeias Galle.

No nosso estudo escolhemos as cadeias Galle e respectivas rodas, em consequencia da vantagem que apresentam de não exigir senão pequenos diametros para grandes forças, enquanto que, empregando cabos da mesma força das cadeias, seria necessário empregar tambores de muito maior diametro. As cadeias que escolhemos são estabelecidas para um esforço, em serviço pratico, de 5:000 kilos; maximo de tensão produzida por uma caixa com carregamento completo; mas como duas cadeias estão em acção, para cada caixa, a segurança é dupla da julgada sufficiente. Para fazer comprehender claramente o methodo de suspensão, reportemos-nos aos croquis n.º 1.

Consideremos sómente a caixa A; tudo o que dissermos d'esta, applica-se á caixa A'. Dois supportes fixos na caixa A, sustentam duas pequenas roldanas Galle b e c; sobre estas roldanas passa a cadeia sem fim a, b, c, d, e, c', a', b' c' d' f', f, a. Duas peças de junção com parafuso a, d permitem em pequenas amplitudes regular o comprimento da cadeia. No cimo da torre a cadeia passa sobre as roldanas e, e', f, f'.

Solidas esperas m, m' estão fixadas á caixa, e atravesadas pela cadeia, a abertura de passagem sendo de dimensões ligeiramente superiores ao calibre da cadeia.

Entre as esperas e a pouca distancia, a cadeia está munida de dois sólidos encontros de ferro n, n', entre os quaes e as esperas se interpõem duas fortes molas.

Por esta disposição os dois ramos da cadeia supportam o peso da caixa, e a fractura de um ramo não accarreta perigo algum, ficando o outro ramo funcionando até que aquelle seja reparado.

Notemos que este accidente, com uma pequena vigilancia, nunca deve produzir se porque a inspecção da cadeia é sempre facil, e deve ser feita regularmente pelos empregados encarregados de vigilancia de todo o material.

#### Mechanismos de segurança

Para assegurar a tranquillidade da exploração, introduzimos no systema um grupo de meios de segurança, garantindo completamente um servizo isento de qualquer perigo para os passageiros.

Em primeiro lugar, a velocidade normal com que o ascensor deve funcionar é muito pequena, 0<sup>m</sup>,5 por segundo; e nestas condições uma paragem brusca da caixa quasi que nem se percebe, principalmente se o balanço, já por si muito leve, for ainda amortecido por molas de choque, ligadas ás caixas.

Para impedir que a velocidade exceda 0<sup>m</sup>,5, adapta-se no cimo da torre um regulador, que consegue manter com esta velocidade o andamento das caixas, e é movido pelo eixo em que estão chavetadas as rodas Galle, que devem necessariamente girar com o movimento das caixas. Este regulador pôde tambem ser utilizado como ventilador para refrescar e renovar o ar no interior da ponte habitada, durante os periodos de grandes calores.

Ha pois o convencimento, pela introdução do regulador no systema, de que as caixas, mesmo abandonadas a si proprias, sem guia responsavel para regular a sua velocidade, chegarão ao seu destino sem causar dano algum aos passageiros.

A hypothese de perigo, sem que a fractura do cabo tenha lugar, causado apenas pela acceleracao do movimento das caixas, privadas do seu pessoal guarda freio, não é, pois, para receiar.

As caixas estão, além d'isso, providas de freios que o conductor pôde manobrar para diminuir, independentemente do regulador, o andamento da sua caixa, obrigando-a a parar em qualquer ponto do trajecto. Estes freios estão calculados para deixar descer as caixas lentamente no caso de rompimento das cadeias, e sem o auxilio d'estas.

Para este fim, em duas faces oppostas de cada torre estão dispostas, de alto a baixo, duas cremalheiras de ferro fundido duro, aparafuladas nos contraventamentos da torre, de maneira que uma linha horizontal, partindo d'un ponto d'uma cremalheira e passando pelo eixo da torre, venha encontrar-se com um ponto igual da outra cremalheira.

De cada lado da caixa, e na parte superior, ha dois grandes tambores de fricção, de aço, cada um apertado por dois blocos de bronze.

No eixo dos tambores, e formando corpo com os mesmos, estão montadas dois carretes de aço que engranzam nas cremalheiras da torre. O diametro dos carretes é a terça parte do diametro dos tambores, de maneira que toda a força tangencial sobre a circunferencia do tambor equilibra uma força tripla sobre o circulo primitivo da engrenagem do carrete.

Um systema de alavanca dá o supplemento da força necessaria, afim de que os quatro blocos, apertando simultaneamente, e com a mesma intensidade, os dois tambores respectivos, produzam uma diminuição de velocidade ou uma paragem immediata. Este freio está calculado para a hypothese que a caixa, com o seu carregamento completo, não seja contrabalançada pela sua conjugada, isto é, na hypothese que esteja inteiramente separada das cadeias; estas pôdem, pois, quebrar completamente, visto que o con-

ductor pôde sempre governar a caixa sem perigo para os passageiros.

Em serviço normal, o esforço sobre estes freios é insignificante, por isso que o peso morto das caixas carregadas é contrabalançado pelo peso d'água introduzida.

Para evitar o aquecimento, e para impedir um ruido desagradável que o roçar dos blocos nos tambores a secco produziria, devem ser aquelles refrescados por um fio d'água.

Acabamos de mostrar que não existe perigo algum:

1.<sup>o</sup> — Se qualquer parte da cadeia quebrar, quando mesmo o conductor de cada caixa não cumpra com o seu dever.

2.<sup>o</sup> — Se as caixas em movimento forem abandonadas a si próprias, e impossibilitados os conductores ao mesmo tempo de exercer a sua acção.

3.<sup>o</sup> — Se as duas cadeias quebrarem ao mesmo tempo e o conductor de cada caixa fizer o seu dever.

Para completar o quadro das condições de segurança, vamos finalmente introduzir um sistema para remediar a ultima das hypotheses permittidas, aquella que excede a zona do improvável para chegar aos limites do impossível; esta hypothese é a do rompimento simultaneo das duas cadeias, ao mesmo tempo que a acção dos conductores fica paralisada, e que nenhum passageiro conheça a manobra do freio de mão.

Muitos meios pôdem ser propostos, de facil realização, quer por sistema de gancho, ou pelo funcionamento automático do freio de mão, que entraria em acção pelo engate, d'um elemento conveniente, logo que o accidente se desse. Mas estes processos exigem o emprego de molas, e preferimos por isso o que vamos descrever, e que facilmente se comprehenderá com o auxílio do diagramma croquis n.<sup>o</sup> 2.

Nas paredes das torres estão aparafusados dois tubos de ferro fundido, *e a c c' a' é f b d d' b' f'*, formando duas linhas continuas, que descem do cimo d'uma torre, estendendo-se horizontalmente no espaço que as separam, e tornam a subir até ao cimo da outra torre.

Estes dois tubos estão dispostos em cada torre por forma que uma linha horizontal, partindo d'un ponto d'un tubo, e passando pelo eixo da torre, encontra um ponto igual do outro tubo.

Em todo o sentido vertical existe uma fenda estabelecendo comunicação entre o exterior e o interior dos tubos.

Esta fenda, rectilínea e vertical, voltada para o interior das torres correspondentes, tem uma largura de 30<sup>mm</sup>, superior ao espaço livre interior, o qual é de 100<sup>mm</sup>.

Pôde-se assim alojar no interior um elemento qualquer, permitindo ao mesmo tempo uma dependencia d'este elemento, através da fenda, com o exterior dos tubos. Posto isto, as caixas A e A' teem na parte inferior um sistema, composto principalmente de laminas de aço *a, b, a' b'* que atravessam as fendas e se articulam no interior dos tubos nas duas cadeias ali alojadas. Os élos d'estas cadeias são o mais compridos possível, sem exigir contudo grandes diâmetros, para as rodas *c, d, c', d'*, collocados em baixo, nas torres.

Tomamos 100<sup>mm</sup> para o comprimento dos élos. O seu jogo no interior dos tubos deve ser tão diminuto quanto possível 3<sup>mm</sup> por exemplo, em todo o contorno.

A posição das laminas *a, b, a', b'*, pôde ser regulada elasticamente, de maneira que as cadeias sejam fortemente esticadas com uma intensidade muito superior ao seu próprio peso, e por consequencia qualquer empeno da parte da cadeia descendente, no respectivo tubo, não se produz enquanto dura o movimento das caixas.

Para simplificar, designando aqui o sistema da suspensão dos eixos pela linha *g h h' g'*, é claro que sendo o espaço percorrido por uma caixa, quando sobe, igual ao percorrido pela outra quando desce, a distancia entre os pontos de ligação das cadeias, a que chamaremos *cadeias cauda*, é constante, e segue regularmente a marcha das caixas.

Supponhâmos agora que a cadeia de suspensão quebra; n'esse caso a caixa A, assim como a A', cahem. A caixa A tende a impellir as suas cadeias contra a caixa A'; por sua vez esta caixa impelle as suas cadeias contra a caixa A; ora como o peso das caixas com carga é equilibrada pelo contrapeso de agua, ficamos em presença de duas forças eguaes e contrarias, que por conseguinte se equilibram, e as caixas pararão naturalmente.

Digamos de passagem que a pressão da cadeia, compri- mida no fundo do tubo de ferro fundido, na base das torres, e nas partes verticaes a dos élos que ficam collocados obliquamente, formando uma linha em zig-zag, produzem uma resistencia sufficiente para immobilizar as duas caixas, ainda mesmo que não fossem equilibradas, e a sua diferença de peso fosse consideravel.

Ao cahirem, as duas caixas percorrem ainda um pequeno espaço, por causa da velocidade adquirida, e da contracção em zigzags, das cadeias no seu alojamento.

O sistema de ligação elastica das laminas com as cadeias, e a pequena velocidade normal das caixas, tornam a paragem repentina, quasi que desapercebida para os passageiros.

Ficando as caixas suspensas no espaço, trata-se agora de pôr em liberdade os passageiros presos a uma altura que pôde ser assaz distante das extremidades das torres. Para isso a parte horizontal dos tubos, na extremidade inferior das torres, é desmontavel, e o empregado que estaciona sempre em baixo, desliga a tampa d'este tubo, e, suspen- dendo as cadeias pelo meio, servindo-se para isso de cader- naes montados para esse fim entre as duas torres, faz sahir as cadeias, levantando-as gradualmente; então as caixas descem ambas á medida que as cadeias sahem do tubo pela abertura praticada.

Observemos que cada conductor das caixas pôde separar o sistema de suspensão da cadeia cauda, tendo apertado previamente o seu freio de mão, e depois descer despertando este, regulando a velocidade lentamente, por isso que, como já dissémos, o calculo dos freios foi feito n'esta hypothese. E' todavia preferivel executar a operação, tirando a cadeia a pouco e pouco, visto que esta por si mesmo constitue um freio, e por conseguinte, juntando-se ainda à acção do freio de mão, augmenta as condições de segurança.

Com um conjunto de processos de segurona tão importantes, o ascensor acha-se tão completamente ao abrigo de qualquer eventualidade, que a vida dos passageiros está ahí mais garantida do que n'outro qualquer producto de engenho humano, posto ao serviço da utilidade publica.

O funcionamento do sistema é muito simples:

Cada caixa tem na parte superior um reservatorio de chapa de ferro, podendo receber por meio de um longo bocal uma porção d'água depositada em reservatorios collocados no cimo das torres. Um tubo partindo do reservatorio da caixa, fechado por uma torneira, cujo volante é manobrado pelo conductor, proximo ao volante do freio, permite vasar a agua para um reservatorio collocado na base das torres, quando a caixa chega á estação inferior.

Dos reservatorios situados no cimo das torres, dá-se passagem á agua para o reservatorio das caixas, abrindo as torneiras dispostas para este fim, manobrando os res- pectivos volantes.

Estes volantes encontram-se justamente em frente do logar dos conductores na caixa, de maneira que estes, esten- dendo o braço, pôdem facilmente abrir as torneiras e tomar a porção de agua que fôr necessaria. Posto isso, achando-se em cima uma caixa, e a outra em baixo cada uma com o seu carregamento, o conductor de cada caixa inferior desaperta o seu freio assim como o de cima, mas este levemente.

Em seguida o conductor da caixa superior abre a torneira e introduz a agua necessaria, o que elle consegue logo que o movimento da caixa tende a accentuar-se. Fechando

então a torneira, e abrindo o seu freio, põe-se em movimento, conservando sempre os blocos do freio em contacto com os tambores. Proximo ao termo diminue o andamento, e pára no logar devido. As portas das caixas só devem ser abertas ou fechadas pelo conductor; estas portas serão de corredeira e fechando perfeitamente.

A entrada das torres para as caixas abre-se e fecha-se automaticamente. No alto, a chegada da caixa, a parte superior d'esta impelle uma mola fixada na base da porta da torre, e esta porta, correndo verticalmente em duas corredeiras, sobe, seguindo o movimento da caixa; a entrada da torre fica então descoberta, e a comunicação com a caixa torna-se livre.

Na descida, a porta acompanha o movimento da caixa pelo seu proprio peso, e fecha a entrada para o interior da torre. Na parte inferior da torre o cimo da porta está ligada a duas cadeias Galle inflectidas sobre duas rodas paralelas, sufficientemente elevadas, descrevendo meia circumferencia, e apresentando duas molas ligadas ás extremidades livres da cadeia.

A caixa, quando desce, topa n'estas molas, e, puxando pelas cadeias, faz subir a porta, que por esta forma se acha aberta inteiramente, quando a caixa chega ao fim da sua carreira.

Quando a caixa torna a subir, a porta desce pelo seu proprio peso, e a comunicação com o interior da torre fica interrompida.

D'esta forma evita-se a possibilidade d'uma queda de cima das torres para o seu interior, ou de apanhar com as caixas na cabeça, na base das torres.

Para terminar, só nos falta descrever o processo para direcção das caixas nas torres.

Nas paredes verticais de cada uma, 8 fiadas de ferro de duplo T estão fixas nos contraventamentos, que de passagem consolidam.

A superficie livre d'estes ferros forma pois linhas de carris de rolamento continuo, visto não ser necessário deixar juntas para a dilatação, por isso que esta é a mesma torre.

Cada caixa tem na parte superior 8 pequenas roldanas, e mais 8 eguaes na parte inferior.

Estas roldanas ficam montadas sobre alavancas dependentes d'um sistema de parafusos, podendo regular elasticamente a pressão das roldanas contra os respectivos carris.

A posição das roldanas pode pois muito rigorosamente regular-se, e bem assim a duas caixas e dos órgãos cujas relações de posição devem ser constantes, ou muito aproximadamente. Se um choque repentino ou qualquer empenho imprevisto se der, então as molas cedem na passagem da caixa, e o andamento d'esta não será interrompido.

Taes são, em resumo, as importantes condições técnicas que caracterisam e são o fundamento do nosso processo para o estabelecimento do ascensor Municipio Biblioteca.

O estudo detalhado d'este elevador, os desenhos, cálculos, memórias descriptivas minuciosas, processos de montagem, etc., tudo forma a matéria d'um trabalho especial, que será oportunamente publicado e completará, na parte relativa ao modo particular de realização, o programa, cuja presente exposição não é mais do que o anunciado.

Raul Mesnier de Ponsard

# AGA Radio

Sinónimo  
de  
qualidade  
e  
bom gôsto

Nacional Rádio, L.<sup>DA</sup>

R. Betesga, 57-1.<sup>o</sup>

LISBOA — Telef. 26251



Abreu Júnior & C.ª L.<sup>DA</sup>

R. Sto. António, 66

PORTO — Telef 6504

## CAVES DA CURIA

OS MELHORES ESPUMANTES NATURAIS  
**CURIA — Portugal**

AGENTES — DEPOSITÁRIOS:

No PORTO: JAMES CASSELS & C.ª, SUCRS.  
Rua Mousinho da Silveira, 85-1.<sup>o</sup> — Telefone 1423

Em LISBOA: ANDRADE NOLASCO & TOTTA, L.<sup>DA</sup>  
Rua do Loreto, 34-s/l

## A. de La Clave

Tripa seca e salgada de:  
Boi, Porco e Carneiro,  
Ossos, Cébo em rama e  
fundido

Peles secas e salgadas de:  
Gado bovino, caprino, lanígero e outros. Peles  
secas de Peixe

IMPORT.-EXPORT.

229. Travessa da Benjoia, 229

P O R T O

A 10 minutos da estação de  
Campanhã e a 5 minutos  
do Matadouro Municipal  
(linha eléctrica n.º 10)

Telegrams — HENNEBOY

Telefone 6249 P. B. X.

## QUO VADIS

TINTAS PARA DUPLICADORES — VERNIZ  
CORRETOR PARA STENSIL — TINTAS  
CARIMBOS DE BORRACHA E DE METAL

À venda nas casas da especialidade

## Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

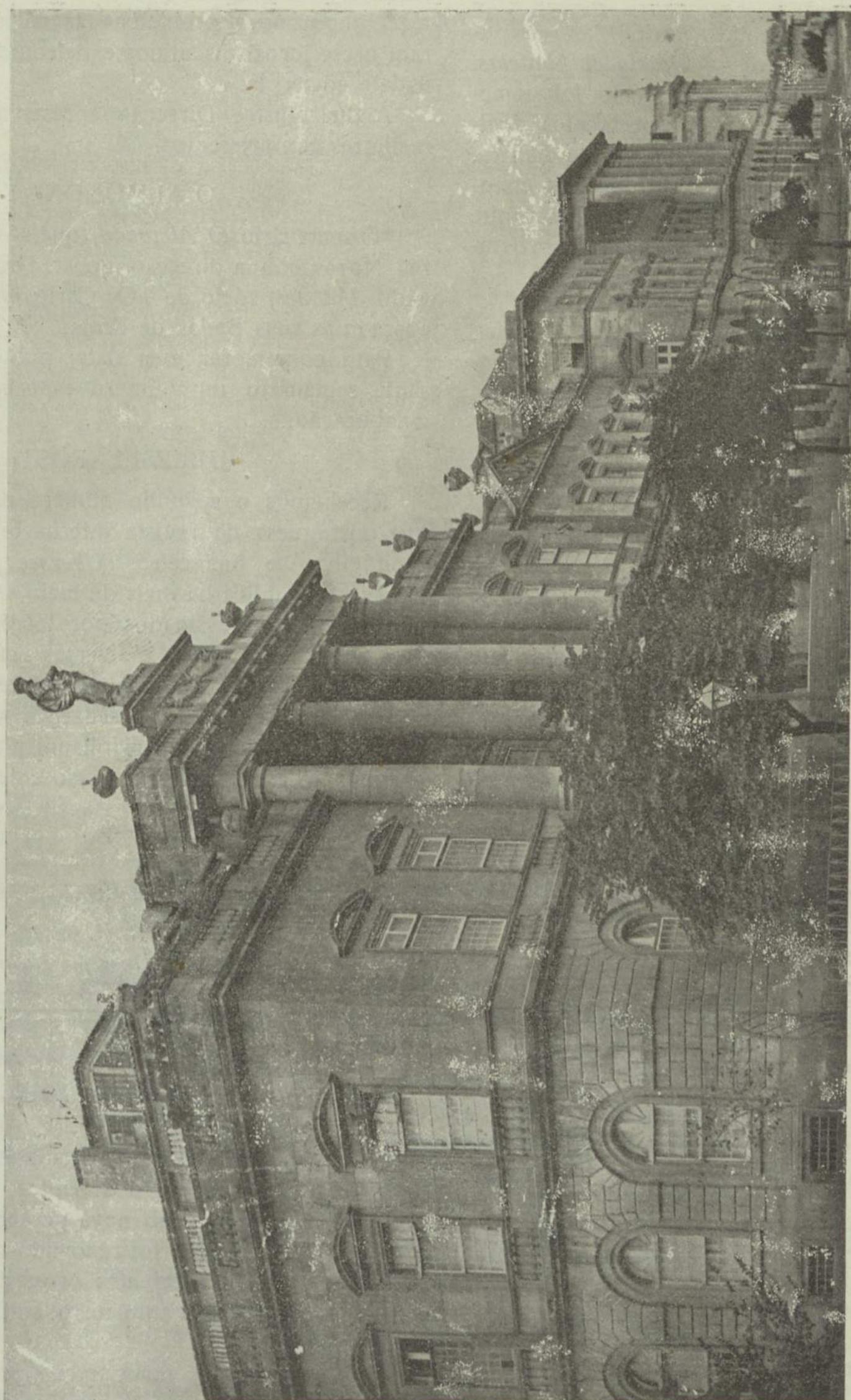
P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS  
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA



PORTO — Hospital da Misericórdia

# Imprensa

## "DIÁRIO DE NOTÍCIAS"

Entrou, em 29 de Dezembro, no 80.º ano de publicação, o nosso ilustre colega *Diário de Notícias*. Como é da tradição naquela casa, o facto foi comemorado festivamente no país, com espectáculos dedicados às crianças, nas cidades e capitais de distrito.

O *Diário de Notícias* tem uma obra vasta a enobrecer e a justificar a sua existência. Uma obra que vai desde a defesa das aspirações regionais da província à assistência, desde a consagração de vultos aos problemas da cultura.

Ao seu eminent director, sr. dr. Augusto de Castro, a tôda a sua ilustre Redacção e colaboradores, *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta cordiais felicitações.

## "NOVIDADES"

No dia 15 de Dezembro entrou em novo ano de publicação o diário católico *Novidades*.

Colaborado por algumas das melhores penas do país, e interessando-se por muitos dos principais problemas nacionais, *Novidades* ocupa na Imprensa um lugar de justo prestígio. À sua ilustre Direcção e a todos quantos nêle trabalham, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que não esquece nunca as suas provas de boa camaradagem, apresenta os seus melhores cumprimentos.

## "AURORA DO LIMA"

Entrou em novo ano de publicidade o semanário *Aurora do Lima*, um dos mais antigos e notáveis órgãos da imprensa portuguesa.

Alguns dos maiores nomes do jornalismo e da literatura estrearam-se nas suas colunas e alguns dos mais importantes problemas da região e do país foram nesse jornal discutidos e defendidos com serenidade e eficiência.

À sua ilustre Direcção apresentamos os nossos melhores cumprimentos.

## "O ALMONDA"

O semanário *O Almonda*, que se publica em Torres Novas sob a direcção do sr. Dr. Carlos de Azevêdo Mendes, sócio de "Os Carlos", festejou o mês passado as suas Bodas de Prata.

Para comemorar essa data, publicou o interessante semanário um número especial, com variada colaboração.

## "UBERSEE POST"

Recebemos o segundo número da edição em língua portuguesa da revista internacional de assuntos económicos e financeiros *Ubersee Post*, que em Leipzig se publica há mais de meio século. Insere numerosos artigos assinados por técnicos em questões comerciais e industriais e diversas seções com esclarecimentos muito úteis. Texto interessante e aspecto gráfico muito cuidado. A redacção de *Ubersee Post* está instalada em Leipzig-Johannisplatz, 7. É seu representante em Portugal o nosso colega na Imprensa Jorge Ramos.

## ARCÁDIA

### A reinauguração oficial depois de remodelado

O conhecido restaurante-bar-dancing Arcádia, instalado na rua Eugénio dos Santos, reabriu na noite de 27 de Dezembro, sob nova gerência.

O salão de festas foi renovado nas pinturas e no mobiliário. Duas excelentes orquestras e simpáticas artistas de variedades animam o ambiente elegante e confortável.

Horas antes da inauguração, a nova gerência dignou-se convidar os representantes da Imprensa para um cocktail. A *Gazeta dos Caminhos da Ferro* agradece a deferência do convite e deseja aos srs. Angelo Pereira e Manuel José de Carvalho as melhores felicidades, pois são duas figuras de prestígio e ambiente no meio comercial do país e que bem merecem a simpatia dos seus clientes.

## Grupo Tauromáquico "Sector 1"

### Os novos corpos gerentes para 1944

A assembleia geral desta colectividade, reunida em 22 de Dezembro, proclamou, para a gerência dos seus destinos, durante 1944, os seguintes associados:

*Assembleia Geral* — Presidente: Manuel Serras. Vice-Presidente: António José da Luz Soares. 1.º Secretário: António Pereira Alves. 2.º Secretário: Alberto Malaquias de Lemos.

*Direcção* — Presidente: Carlos d'Ornellas. Vice-Presidente: Dr. Aristides Fragoso. Tesoureiro: José Mayer. 1.º Secretário: Alberto Espírito Santo. 2.º Secretário: Luiz Ferreira. 1.º Vogal: Mapril B. Gouveia. 2.º Vogal: Augusto Silva Araújo. Suplentes: Alexandre de Jesus Colarinha e Augusto Vilaça de Souza.

*Conselho Fiscal* — Presidente: Capitão Tudela de Vasconcelos. Secretário: João António Barbosa. Relator: António J. Borges. Suplente: José Francisco Botto.

*Delegados à Federação das Sociedades de Recreio* — Dr. Amável Soares da Silva e Dr. Aristides Fragoso.

Cumprimos os novos corpos gerentes do Grupo.

# O aniversário da fundação do Grupo OS CARLOS

**QUE CONTA ACTUALMENTE 3.600 SÓCIOS**

**A ENTRADA NO XIV ANO DE EXISTÊNCIA**

**FOI COMEMORADA BRILHANTEMENTE**

Conforme anunciámos realizou-se no dia 4 de Novembro, dia que a Igreja consagrhou a S. Carlos, a festa anual do Grupo "Os Carlos". A data, como de costume, foi comemorada dignamente. E como o Grupo é uma verdadeira família — a família Carlista — lembraram-se primeiro os mortos, os sócios que ficaram para traz, mas que continuam presentes com a celebração de missa por suas almas, na Igreja de Santa Maria Madalena, a que assistiram numerosas pessoas. Depois, fez-se na sede provisória da colectividade, à Rua da Horta Séca, 7, r/c., uma exposição de enxovals, habilidosa e generosamente confeccionados pelas senhoras de consórios e que foram oferecidos aos rapazinhos pobres que nasceram no dia 4 de Novembro e a quem os pais deram o nome do santo patrono.

E, ao mesmo tempo que se fazia a exposição, procedeu-se à distribuição de esmolas pelos pobres protegidos pelos jornais de Lisboa. Nesse mesmo dia, à mesma hora, os principais jornais das províncias distribuiram também pelos seus pobres numerosas esmolas, enviadas, com a devida antecedência, pela Direcção de "Os Carlos". Não foi pequena a quantia, pois as esmolas distribuídas em Lisboa e nas províncias totalizaram 6 mil escudos. Esta soma não expressa, apenas, o desejo de estender a

maior número de pobres a acção benficiente do Grupo — significa também, felizmente, que o número dos associados aumentou de maneira considerável.

Foi, por vezes, impressionante o acto da entrega das esmolas aos pobres protegidos pelos jornais da capital, pois tanto no rôsto das crianças, como no dos velhos, lia-se a expressão como-vida e agradecida de corações humildes e sinceros, que bem diziam a existência do Grupo benfeitor.

À noite, no salão da Pastelaria Marques, realizou-se o habitual banquete de confraternização e, findo o repasto, os sócios tomam conhecimento da acção desenvolvida durante o ano pelos corpos gerentes e, pela palavra quente de vários oradores, são apresentadas sugestões de alto interesse para a vida colectiva.

O Presidente da Direcção, sr. Carlos Empis, convidou para a mesa de honra os sócios fundadores, que, por sua vez, lhe pedem para presidir ao banquete.

A mesa organizou-se com os seguintes membros da direcção e fundadores do Grupo:

À direita do sr. Carlos Empis, ficaram sentados os srs.: Carlos d'Ornellas, Carlos Mendes da Costa, Carlos Leal, Carlos Aflalo e Carlos César dos Santos Gancalves. À esquerda sentaram-se os srs.: Carlos Rocha, Carlos Méga, Carlos Barral Filipe, Carlos Rei e Carlos Silva.

Foi lido o expediente pelo sócio n.º 1, sr. Carlos d'Ornellas, do qual constavam bastantes telegramas de sócios e simpatizantes.

A seguir fez uso da palavra a figura simpática do presidente, sr. Carlos Empis, que saúdou os sócios presentes e a gerência do Grupo pela sua actividade. Depois de ter feito algumas considerações, que foram ouvidas com o maior interesse, afirmou que o Grupo, constituído exclusivamente por "Carlos", não tinha por objectivo hostilizar os outros portuguêses que não eram portadores do mesmo nome, mas podia e devia servir de exemplo à formação de grupos idênticos para que o sentimento da solidariedade humana fosse uma realidade maior e melhor.

Em seguida, o sócio sr. Carlos d'Ornellas leu um discurso, cujo texto reproduzimos na íntegra:

Meus Senhores:

Ao entrarmos no XIV ano da fundação do Grupo «Os Carlos», saúdo em primeiro lugar os colegas fundadores; os colegas de Direcção e os senhores que acompanham com simpatia este organismo de defesa e interesse de todos os Carlos.

Vou hoje dar a V. Ex.<sup>as</sup> duas boas notícias. A primeira, é informá-los que os não maço repetindo o que tem vindo publicado nos nossos boletins. Por êles se observa qual tem sido a actividade da nossa Direcção; qual a protecção dispensada aos Carlos presos, hospitalizados e desprotegidos; qual o movimento de colocações, etc., etc..

Duas modalidades foram introduzidas na nossa organização: Uma



Aspecto da exposição dos enxovals

secção que responde a todos os anúncios que pedem empregados por intermédio dos jornais, e outra a Escola de educação comercial, onde estão praticando e educando o espírito os Carlos desempregados, que do nosso organismo saem para as suas colocações.

Uma gentileza grande devemos à «Escola Comercial por Correspondência», na Rua do Arsenal, de que são professores o sócio fundador Carlos Mendes da Costa e o sr. Francisco Carmo, e que se prontificaram a, gratuitamente, ensinar os nossos praticantes a escrever à máquina e a tirar o curso respectivo.

A segunda boa notícia que tenho o prazer de transmitir é que fôram hoje aprovados os nossos Estatutos, e que o respectivo alvará está presente.

A gentileza do nosso querido presidente da Direcção sr. Carlos Empis, no convite para a mesa principal dos sócios fundadores é uma homenagem que não podemos esquecer no dia em que apresentamos os Estatutos aprovados, e a simpatia, boa Direcção e delicadeza do querido presidente impoz-nos o dever de lhe pedir para ocupar o lugar que sua Excelência ocupa, há um ano, com competência, zelo, boa vontade e consideração geral de todos os Carlos.

Gostaríamos de dar ainda mais novidades, mas só preferimos apresentar coisas positivas, factos concretos. Não pode ser este ano, paciência; será para o próximo ano.

A nossa secção de turismo fomentou e levou a efeito o falado passeio

sidente — Carlos Empis. Vice-Presidente — Carlos Júlio Ferreira da Rocha. 1.º Secretário — Carlos César dos Santos Gonçalves; 2.º Secretário — Carlos Alfredo Moura da Silva. Tesoureiro — Carlos d'Ornellas. Suplentes — Carlos Pardal Cardoso, Carlos Santos Moreira, Carlos Barral Filipe. Há uma Junta Consultiva

caiu no ilustre e brilhante advogado dr. Carlos Homem de Sá.

O Dr. Carlos Homem de Sá, ao erguer-se, para proferir o discurso oficial da noite, foi saudado calorosamente pela assistência.



Um aspecto do banquete

va. A alínea a) do artigo 11.º diz: — «A Junta Consultiva é o poder soberano do Grupo e é constituída pelos sócios fundadores».

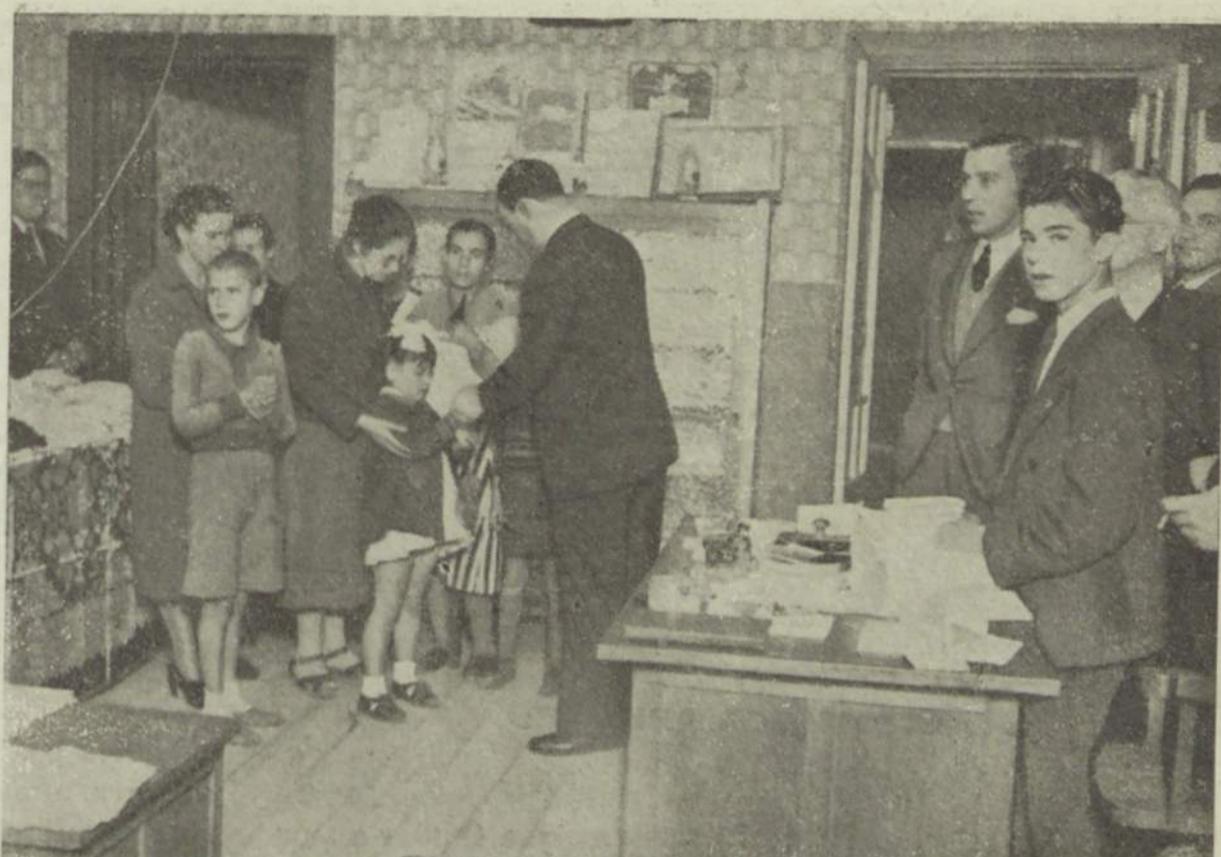
A mesma Direcção apresenta ainda o seu orador oficial, escolha que re-

Não podemos reproduzir a sua entusiástica oração, pelo simples motivo de que ela foi dita de improviso.

Falaram a seguir os srs. Car-



Outro aspecto do banquete



Na distribuição de esmolas e enxovals aos Carlos pobres

los Afflalo, Carlos Leal, Carlos Barral Filipe, Carlos Méga, Dr. Carlos Pereira, Carlos Alves, Carlos de Oliveira, etc..

Falou, por último, o sr. Carlos Madeira, director da Albergaria de Lisboa, que ao Grupo tem prestado valiosos serviços.

Em nome da Imprensa, que se fez representar largamente, falou o nosso camarada do *Diário de Lisboa*, sr. Felix Correia, amigo pessoal de muitos Carlos presentes, e que saudou calorosamente o Grupo.

Por constituir um documento, digno de registo, do interesse que a vida e a acção do Grupo vão despertando no País, publicamos, em seguida, a carta que o sr. Joaquim Luiz Gonzaga, presidente da Direcção da Caixa de Reformas ou Aposentações do Pessoal da Indústria dos Tabacos, lhes enviou nas vésperas do XIV aniversário e que foi lida pelo sr. Carlos d'Ornellas. Eis o texto da referida carta:

À Dig.<sup>ma</sup> Direcção do Filantrópico Grupo «Os Carlos», Lisboa, Ex.<sup>mos</sup> Srs.: «No belo e significativo dia de S. Carlos, o Santo confessor que tomasteis para vosso patrono, como que inspirados por sua graça para desenvolverdes o belo sentimento de solidariedade entre os vossos homônimos mais tocados pelas contingências do infortúnio, com o pedido

de vénia, apresento a V. Ex.<sup>as</sup> as minhas melhores saudações e os votos fervorosos para que a vossa tão útil finalidade, tão amor e carinho, atinja, como o tenhais pensado, a plenitude necessária para minorar até onde o permita o «querer» humano, as agruras daqueles que ao despertar para a vida receberam o doce nome de Carlos.

É deveras consolador constatar que, felizmente, neste cantinho da Europa que é Portugal, um grupo de homens, alheios ao egoísmo que avassala o mundo e ao espírito de destruição que o anima, libertos do sentimento da vaidade e de alma elevada, se comprazem em praticar o Bem, a edificar uma obra que, pela sua beleza e utilidade de que é revestida, merece, sem favor, o respeito e o auxílio de todas as almas bem formadas.

Pela alvura do pensamento dos homens que se mantêm vigilantes na primeira linha e pelo espírito de causa tão sagrada, pilares que se irmanam e conjugam, se explica que em 4 de Novembro atinja o Grupo «Os Carlos» o seu décimo terceiro ano de existência gloriosa em constante progresso no amparo àqueles que o necessitam.

Que jámais o esmorecimento atinja homens de pensamento tão robusto e de propósitos tão sãos.

Com a minha maior admiração endereço a V. Ex.<sup>as</sup> as minhas saudações que, embora brotando espontâneas de minha alma, vão, contudo, envoltas em certa tristeza...

...a tristeza do meu nome não ser Carlos. De V. Ex.<sup>as</sup> Att.<sup>o</sup> Ven. e Obri-gado, a) Joaquim Luiz Gonzaga.

# REPOSITORIO

de assuntos referentes

a TEATRO e a CINEMA

Por MIGUEL COELHO

## ARCADAS DE RABECÃO

Quando o falecido Mário Duarte resolveu fundar a sua revista «De teatro», apareceu no privéiro número, Setembro de 1922, um artigo de Henrique Lopes de Mendonça, que, por ter ainda actualidade, peço licença para transcrever:

«É gente nova quem me pede o artigo de abertura desta revista, e eu folgo em acudir ao apelo da mocidade. Talvez até (deixem-me confessar o pecado, aliás usual em homens de letras) pela vaidade de sentir o meu nome relembrado. Mas, como tenho o sestro de falar com desassombro, receio avinagrar um pouco esta cuba de generoso licôr, que êles intentam ministrar aos paladares contemporâneos.

Falar sobre teatro, para mim, é antes recordar que doutrinar. E não é minha a culpa, se ás tintas do presente se desbotam, quando em confronto com as do pretérito. Eu sou do tempo, ainda não excessivamente remoto, em que os teatros de Lisboa delimitavam os géneros dramáticos, e, para seu apurado desempenho, organisavam um elenco adequado e harmônico. De antemão sabiam os amadores do grande drama e da alta comédia que cerca de meia noite assistiriam em D. Maria à morte do herói ou às bodas promissórias da heroína. Não havia provinciano que não procurasse na Trindade o regalo das musiquetas de Offenbach ou Lecocq, coadas por gargantas que S. Carlos não desdenharia, ás vezes, ou as maravilhas de uma mágica espumosa de gazes, ondulante de sedas, apimentada de nudezas femininas. Para quem não exigia mais do que rir desenfastiadamente durante três ou quatro horas, lá estava o Ginásio, mansão da farsa e do vaudeville. E se para lágrimas era o pendor do sujeito, abriam-lhe largamente a fonte os melodramas do Príncipe Real, com o seu copioso consumo de venenos, manejo truculento de punhais, rugidos de tiranos e lamúrias de inocentes vítimas. Assim se distribuia, metódicamente, a produção dramática, como outrora se tinham arruado os mesteres pela Baixa pombalina.

Não houve inconveniência grande para os alfaiinhos, quando começaram a comprar molduras na rua dos Sapateiros e a procurar calçado na dos Douradores. Creio até que a cidade lucrou em pitoresco com esta baralhada. Mas, que re-me parecer que idêntica vantagem não se produziu com a barafunda teatral *hoje* (o sublinhado é nosso) dominante. E a razão é óbvia. É que fôssem as lojas onde fôssem, descremavam-se dos sapateiros de obra fina de dama dos seus colegas fabricantes de grossas botifarras másculas. E assim sucedeu, por via de regra, com os restantes ofícios. Ao passo que o artista dramático se viu forçado a modular para as coplas de revista a mesma voz que lhe servia para as tiradas dramáticas. E quando digo a voz, já se vê, falo em sentido metafórico, a parte pelo todo. Não havendo núcleos criteriosamente seleccionados, tendo as paredes do edifício deixado

de estabelecer a coesão artística entre as parcelas do elenco, ambicionando os artistas mais conceituados a vanglória da vedeta e os lucros leoninos de cabecilhas, a turba histriónica disseminou-se, ao acaso dos contractos, com mais atenção aos estômagos do que ao talento, por numerosos carros de Tespis, basta vez mais desconjuntados e trôpegos do que a carriola do «Roman Comique».

E aqui tem, a largos traços, o principal motivo da decadência, iniciada desde que para as bandas do Tesouro Velho apareceu um cortiço, onde se esfalfaram as melhores abelhas e ardilosamente se tramou o desmantelar das outras colmeias rivais. Hoje em dia, muitas destas não passam de vespeiros. E o mel, que por acaso se produz por aí, sabe a cera que tem demónio. Precisa centrifugado.

Míngua de talentos? Não creio. A matéria prima, quanto a mim, é sensivelmente a mesma. O ambiente é que variou.

Não me seria difícil catalogar uma dúzia de artistas vivos, cuja estofa os poderia aproximar dos consagrados de outro tempo. Mas, tirante uns raros que atingiram a devida craveira, a maioria ou não desenvolveu gradualmente as suas aptidões ou as preverteu de todo. E o pior é que o seu trabalho desvaloriza-se pelo manquejar do conjunto. Por mais belo que seja um diamante, carece de aprimorado en-gaste que lhe dê realce.

Terá remédio o mal que a minha velha prática diagnosticou? Talvez, se o público aplicar ao doente uma dieta, sàbiamente doseada, conforme as prescrições do médico assistente.

Estará a CRÍTICA (o sublinhado também é nosso) disposta a desempenhar esta função melindrosa?

Por mim, chamado em conferência por um simpático grupo de profissionais, de sangue na guelra e mioleta lúcida, só penso instigá-los a que tomem sobre os ombros vá-

## GLYCOL O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiro.

O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

G  
L  
Y  
C  
O  
L

O GLYCOL cura o «cristado» do Sol e o «queimado» da Praia.

O GLYCOL cura tôdas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

Rua do Guarda Mór, 20, 3.º E.

LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 3\$50 em sélos do correio, nome e morada

lidos a árdua tarefa de reconstituir o enfermo. Façam o possível para pôr côbro ao esfacelamento dêsse organismo deteriorado. Se o conseguirem, prestarão às gerações de hoje e de amanhã um assinalado serviço, proporcionando-lhes o enlèvo civilizador de que, sem bem avaliar a sua fortuna, gozou a geração de ontem...

...Oh! co'a breca! Para prelúdio já basta! Demais a mais, receio que o meu instrumento, além de ingrato para um solo, não esteja no mesmo diapasão dos modernos. Chega-me aos ouvidos um zangarrear impaciente de violinos, uns trechos irritados de flautim...

Com um rabecão desafinado não posso tomar parte na orquestra. Cá o vou metendo no saco.»

Magnífico êste artigo como todas as obras que saíram da pena de Henrique Lopes de Mendonça, a cuja memória presto sentida homenagem.

#### CARTAZ DA SEMANA

##### CINEMAS

EDEN 15,50 e 21,50 — «Pois talvez não case!».

OLIMPIA — 14 às 24 — «Aluga-se esta arma».

COLISEU — 21 — Nova companhia de circo.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

## GUERRA MAIO

Deu-nos, há dias, o prazer da sua visita, o distinto jornalista e secretário da Câmara de Comércio Portuguesa de Paris, sr. Guerra Maio.

A visita do sr. Guerra Maio foi-nos muito particularmente grata. Tendo começado a sua carreira jornalística na redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, sob a direcção do nosso saudoso amigo Mendonça e Costa, o sr. Guerra Maio quiz-nos provar, com a sua presença nesta casa, que há factos e amizades que não mais esquecem e de que nunca nos separamos. Aqui, nestas colunas, aprendeu o sr. Guerra Maio a interessar-se por alguns problemas portugueses. Boa foi a escola de Mendonça e Costa, pois o nosso ilustre visitante, que vive há bastantes anos em Paris, nunca deixou de viver para Portugal e de honrar a sua profissão.

Ao sr. Guerra Maio agradecemos, sensibilizados, a sua visita a esta Redacção.

## OLIMPIA CLUB

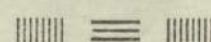
**A estreia de ANITA COSTA, a maior estréia de bailes clássicos e espainhóis que tem vindo a Portugal, — constituiu um êxito delirante —**

NO PROGRAMA FIGURAM AS CATEGORIAS E FORMOSAS ARTISTAS —

**Viola Mendez e Pepita Narvaez, Lolita Gallego, Carmelita del Rio e Esther de Guevara**

**Aberlo fôda a noite a partir das 22 horas**

## Cartões de Boas Festas



Foram recebidos na nossa Redacção cartões de cumprimentos de:

João Cesar, L.<sup>da</sup>; Época, L.<sup>da</sup>; Direcção do Banco Espírito Santo e Comercial de Lisboa; Fábrica Lusitana de Tintas e Vernizes «Atlântic»; J. M. da Silva Pinto; A. Montez; Grupo Tauromáquico «Sector 1»; Dominguez & Lavadinho, L.<sup>da</sup>; Armeis & Moreno, L.<sup>da</sup>; Engenheiro Adalberto F. Pinto; Companhia de Seguros «Tranqüilidade»; Agência C. P. L.; Direcção da Companhia de Seguros «Européa»; Emprêsa de Sacos de Papel, L.<sup>da</sup>; Pereira de Matos & Filho, L.<sup>da</sup>; Victor Nevoa; União de Confecções, L.<sup>da</sup>; Casa Atlântica de Viagens, L.<sup>da</sup>; Manuel Reis Moraes & Irmão; Dr. Hans W. Hartmann; Dr. John Brunner; Dr. Meinrad G. Liener; Office Suisse D'Expansion Commerciale; Bertrand (Irmãos), L.<sup>da</sup>; Caminhos de Ferro Alemães (Secções de Turismo); Director de «Agros»—Boletim dos Estudantes de Agronomia; E. A. Strassen, Director dos Caminhos de Ferro Alemães; H. Vaultier & C.<sup>a</sup>; Administrador Geral, Administradores Adjuntos e restante pessoal dos C. T. T.; A Cartográfica; J. C. Alvarez, L.<sup>da</sup>; Fotogravura Martins & Ferreira, L.<sup>da</sup>; João Fernandes Ascensão Horta; Sociedade Revendedora de Papéis, L.<sup>da</sup>; Somapel; Fundição Tipográfica Manuel Guedes, L.<sup>da</sup>; Laboratórios «Fidélis».

### Tenente-coronel Miguel Bacelar

O nosso ilustre amigo, sr. major Miguel Bacelar, acaba de ser promovido a tenente-coronel.

É com viva simpatia que damos a notícia da promoção do ilustre oficial do nosso Exército, que, de há muito, exerce com especial relêvo o cargo de segundo comandante da P. S. Pública de Lisboa.

### Caminhos de Ferro Coloniais

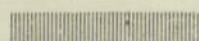
#### MOÇAMBIQUE

Deve ficar concluído até ao fim do corrente mês o primeiro trôço do ramal ferroviário que está sendo construído no Caminho de Ferro de Moçambique para o ligar com a cidade e pôrto de Nacala. Tem 35 quilómetros, metade do projectado desenvolvimento, que compreende 70 quilómetros. Nos trabalhos estão prestando seu concurso alguns técnicos europeus e cerca de três mil indígenas.

# PARTE OFICIAL



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES



### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

#### Repartição de Exploração e Estatística

Tendo em vista o disposto nos artigos 5.<sup>º</sup> e 12.<sup>º</sup> da portaria n.<sup>º</sup> 10:472, de 30 de Agosto de 1943, foi aprovada por despacho ministerial de 11 do corrente a tarifa de vagões particulares, do teor seguinte:

#### Linhas de via larga

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (S. A. R. L.)

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Sociedade Estoril.

#### Linhas de via reduzida

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro (linhas do Vale do Vouga).

#### Tarifa de vagões particulares

##### ARTIGO 1.<sup>º</sup>

###### Objecto

As disposições desta tarifa regulam as condições de utilização de vagões de propriedade particular e autorizados pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro a circular nas linhas férreas nacionais.

##### ARTIGO 2.<sup>º</sup>

###### Classificação dos vagões

Os vagões, quanto aos fins a que se destinam e às suas características, são agrupados nas seguintes categorias:

A) *Vagões de tipo comum* — para carga geral, abertos ou fechados, destinados ao transporte de mercadorias que pela sua natureza não necessitem de acomodações ou dispositivos especiais para o seu transporte;

B) *Vagões de tipo especial* — preparados para o transporte de mercadorias que careçam de dispositivos especiais de carga, descarga ou manutenção.

##### ARTIGO 3.<sup>º</sup>

###### Utilização dos vagões

Os vagões só podem circular:

A) Ao serviço dos seus proprietários, como expedidores ou consignatários, e exclusivamente no transporte das mercadorias que constem do alvará de licença de circulação passado pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro;

B) Ao serviço das empresas:

Por meio de requisição, nos termos legais;

Por meio de oferta dos seus proprietários ou tomadores de aluguer, nas condições do artigo 4.<sup>º</sup>;

Quando os vagões forem expedidos em vazio, nas condições do artigo 5.<sup>º</sup>.

C) Ao serviço daqueles que tomarem de aluguer, nas condições aprovadas pelo Governo, os que forem propriedade de firmas transitárias legalmente constituídas ou por estas alugados no estrangeiro, sómente, num caso ou outro, quando figurar no alvará de licença de circulação cláusula que expressamente permita esse aluguer. Em ambos os casos devem figurar como expedidores ou consignatários as firmas transitárias ou os tomadores de aluguer.

##### ARTIGO 4.<sup>º</sup>

###### Utilização dos vagões por meio de oferta

Os vagões podem ser postos temporariamente à disposição das empresas pelos seus proprietários nas condições indicadas nos números seguintes:

1) A oferta do vagão deve ser feita pelo seu proprietário por escrito, à empresa em que o vagão estiver matriculado indicando a data a partir da qual o pode dispensar.

2) Se a oferta fôr aceite, a empresa pagará, desde as 0 horas do dia em que o vagão entrar ao seu serviço até às 24 horas daquele em que o devolver ao seu proprietário, importância fixada por ajuste prévio.

3) As importâncias devidas pela utilização dos vagões são liquidadas por períodos de trinta dias e dentro dos trinta dias seguintes ao último dia contado para aqueles períodos.

4) A oferta pode ser limitada a período determinado, sujeito ao mínimo de trinta dias, a contar das 0 horas do dia em que o vagão entrar ao serviço da empresa, ou pode ser referida a período indeterminado, mas sujeito também ao mínimo de trinta dias, a contar das 0 horas do dia em que o vagão entrar ao serviço da empresa. Entende-se que o proprietário oferece o vagão por período indeterminado quando não indicar data para a sua devolução.

5) A empresa pode em qualquer caso antecipar a devolução do vagão.

6) Salvo o caso de antecipação resolvida pela empresa, a devolução do vagão deverá ser feita na data e estação ou ramal indicados na oferta pelo proprietário; no caso de êste não haver estabelecido prazo, esta indicação deve ser feita posteriormente em carta enviada ao serviço do movimento da empresa aceitante e recebida por êste com o mínimo de antecedência de dez dias da data da restituição, sem prejuízo do mínimo de trinta dias previsto no n.<sup>º</sup> 4.

7) A empresa devolverá o vagão ao proprietário na data prevista para a sua entrega. Se o não fizer, pagará ao proprietário, pela utilização durante o prazo que ultrapassar a data em que devia devolver o vagão, o dôbro da importância que a êsse prazo corresponder, segundo o ajuste fixado nos termos do n.<sup>º</sup> 2.

8) Se, a pedido do seu proprietário, a empresa devolver o vagão em local diferente daquele em que esta passou a dispor dele, deduz-se do período de utilização o duplo do prazo que corresponderia, segundo a tarifa geral, ao transporte do vagão em vazio desde o local onde foi recebido pela empresa até aquele em que êle foi devolvido ao proprietário.

9) As empresas obrigam-se a restituir os vagões no mesmo estado em que os tenham recebido, nos termos do artigo 10.<sup>º</sup>

##### ARTIGO 5.<sup>º</sup>

###### Utilização dos vagões quando expedidos em vazio

1) Às empresas é reservado o direito de utilizar por sua conta os vagões expedidos em vazio, contanto que não excedam os prazos do seu transporte.

2) Se os prazos de transporte forem excedidos, as empresas ficam sujeitas ao disposto no n.º 7 do artigo 16.º

## ARTIGO 6.º

**Preenchimento das declarações da expedição**

O expedidor deve reproduzir na declaração de expedição, tanto para os vagões vazios como para os carregados, as séries, marcas, números e outros sinais particulares que sirvam de distintivo de cada vagão. Não o fazendo, ficam as empresas desobrigadas de efectuar o abatimento estabelecido no artigo 12.º

## ARTIGO 7.º

**Carga, descarga e transmissão dos vagões**

1) A carga e a descarga são feitas:

A) Vagões-reservatórios ou com recipientes para líquidos e vagões-frigoríficos para transporte de géneros frescos — pelos expedidores e pelos consignatários;

B) Quaisquer outros vagões — pelos expedidores, consignatários ou empresas, nas condições estabelecidas na tarifa de despesas acessórias.

2) É gratuita a transmissão de uma empresa a outra, ambas explorando linhas da mesma bitola, das remessas de serviço combinado carregadas em vagões particulares, não sendo por isso devida nesse caso a cobrança das taxas de transmissão previstas na tarifa de despesas acessórias.

## ARTIGO 8.º

**Pequeno material para fixação e resguardo das remessas**

1) *Vagões ao serviço de quaisquer entidades que não sejam as empresas.* — Os expedidores ou consignatários dos vagões utilizados nas condições previstas em A) e C) do artigo 3.º devem fornecer as cordas, encerados ou quaisquer outros utensílios necessários para fixar ou resguardar a carga. Quando tenham de transitar juntamente com o vagão, são êsses utensílios mencionados na respectiva declaração de expedição, sendo então considerados, para todos os efeitos, seus pertences.

2) *Vagões ao serviço das empresas.* — O fornecimento de cordas, encerados ou quaisquer outros utensílios necessários para fixar ou resguardar a carga dos vagões utilizados nas condições previstas em B) do artigo 3.º fica sujeito às disposições que regem os transportes feitos em vagões das empresas.

## ARTIGO 9.º

**Fecho, resguardo ou precintagem dos vagões carregados**

1) *Vagões reservatórios ou com recipientes para líquidos e vagões-frigoríficos para transporte de géneros frescos.* — Estes vagões devem ser fechados pelos expedidores, a cadeado ou por meio de fechadura, ou selados com selos de chumbo. O expedidor pode exigir que a estação sele também o vagão, pagando neste caso a quantia de 5\$ pela selagem de cada vagão.

§ único. Depois de introduzida a substância frigorífica nos recipientes dos vagões-frigoríficos para transporte de géneros frescos, as comportas dêstes são precintadas pela estação onde é feita a operação, não podendo tirar-se as precintas em trânsito senão para renovar a provisão ou em caso de força maior, devidamente justificado. As ditas operações só podem fazer-se em presença de agentes da empresas, não sendo permitida a retirada de qualquer quantidade de substância frigorífica.

2) *Quaisquer outros vagões.* — As condições a observar são os transportes feitos em material das empresas. Os vagões-jaulas e os vagões fechados podem, quando os expedidores assim o desejem, ser fechados a cadeado ou selados, observando-se, quanto a estas operações, o que se preceitua no número anterior.

## ARTIGO 10.º

**Entrega e recepção dos vagões**

1) Os expedidores e consignatários dos vagões ou as entidades que os representem devem verificar, em presença dos agentes das empresas e nas estações de partida e de chegada, o estado em que os vagões e seus pertences são entregues ou recebidos.

2) Nesta ocasião fazem, por escrito, as declarações ou reservas que entenderem. Na falta destas têm valor únicamente as que fizerem os agentes das empresas, entendendo-se que os expedidores ou consignatários com estas se conformam por completo.

## ARTIGO 11.º

**Taxas das mercadorias**

1) Os preços de transporte das mercadorias e as despesas acessórias são os das tarifas respectivas, quer se trate de remessas de serviço interno, quer se trate de remessas de serviço combinado entre empresas portuguesas ou entre estas e as estrangeiras. No caso de serviço combinado, a taxa obtém-se pela aplicação das tarifas combinadas e, na falta destas, pela ligação das tarifas internas de cada empresa, tendo em atenção o disposto no n.º 2 do artigo 7.º

Em qualquer caso cada vagão não deve conter mais do que uma expedição.

2) A taxa das remessas transportadas em vagões de tipo comum é a correspondente a remessas de vagão completo.

3) A taxa das remessas transportadas em vagão de tipo especial obedece às seguintes prescrições:

*Vagões-reservatórios ou com recipientes para líquidos.* — A taxa incide sobre o peso correspondente à capacidade total de cada reservatório ou recipiente, com sujeição aos seguintes mínimos de peso por vagão, ou pagando como tal:

10 toneladas, se o transporte se efectuar em linhas de via larga;

8 toneladas, se o transporte se efectuar em linhas de via reduzida.

Os excedentes dêstes mínimos são taxados por fracções indivisíveis de 100 quilogramas.

**Livraria Escolar**

ESPECIALIZADA EM ARTIGOS  
ESCOLARES

RUA DOS ANJOS, 12-E  
LISBOA

**T. S. F.**

MARCAS DE PRIMEIRA CATEGORIA. APARELIOS  
— PARA OS AMADORES DE BOA MUSICA —

PEÇA UMA DEMONSTRAÇÃO

R. Rafael de Andrade, 18-1.º LISBOA

Para a determinação dos pesos das remessas adoptam-se os seguintes pesos específicos por cada litro:

Ácido azótico ou nítrico . . . . .	1,kg332
Ácido clorídrico ou muriático. . . . .	1,kg180
Ácido sulfúrico ou vitriolo. . . . .	1,kg580
Áqua-forte . . . . .	1,kg332
Áqua-raz . . . . .	0,kg865
Aguardente . . . . .	0,kg925
Alcool . . . . .	0,kg850
Azeite . . . . .	0,kg915
Creosote. . . . .	1,kg015
Espírito de vinho. . . . .	0,kg850
Gasolina . . . . .	0,kg700
Óleo de petróleo . . . . .	0,kg800
Óleo de purgueira . . . . .	0,kg924
Petróleo . . . . .	0,kg800
Vinho comum . . . . .	0,kg980

As uvas esmagadas e os líquidos cujo peso específico não esteja indicado nesta tabela são taxados pelo peso líquido da carga, com sujeição ao mínimo atrás fixado.

Os vagões-reservatórios, quando carregados, devem ser atestados. Todavia, tratando-se de líquidos ácidos ou cáusticos, óleos minerais ou líquidos para os quais disposições regulamentares determinem o não enchimento dos reservatórios, são admitidos ao transporte nessas condições desde que sejam tomadas disposições especiais para impedir os deslocamentos bruscos dos líquidos.

*Vagões para transportes de animais.* — O preço é o correspondente a cada um dos pisos; para os vagões de mais de um piso o preço fica sujeito ao mínimo correspondente a dois pisos, ou pagando como tal.

*Vagões-frigoríficos para transportes de géneros frescos.* — Os preços estão sujeitos aos mínimos a seguir indicados, ou pagando como tal:

5:000 quilogramas, por vagão, para frutas frescas, hortaliças, legumes verdes e cerveja;

4:000 quilogramas, por vagão, para quaisquer outros géneros frescos ou comestíveis.

Nestes mínimos está compreendido o peso das mercadorias e das respectivas taras.

É concedida a redução de 10 por cento sobre o peso bruto da mercadoria quando as remessas sejam acondicionadas em gelo.

Quando haja de fazer-se a redução de 10 por cento a que se refere o período anterior, em virtude de a mercadoria ir acondicionada em gelo, aqueles mínimos são de observar depois de feita esta redução.

A substância frigorífica introduzida nos recipientes dos vagões para produzir o frio no interior dos mesmos é considerada acessório destes e como tal transportada gratuitamente, mas os interessados não podem retirá-la, no todo ou em parte, para outro fim que não seja a sua inclusão nos volumes para ulterior conservação da mercadoria.

ARTIGO 12.<sup>o</sup>

## Bónus de utilização dos vagões

Na liquidação do transporte de qualquer remessa em cheio será abatida a importância de \$10 por vagão e quilômetro, a título de utilização do material.

ARTIGO 13.<sup>o</sup>

## Concessão de bónus a quem acompanha os vagões

1) Os vagões neste artigo mencionados podem ser acompanhados por pessoas, pela viagem das quais se cobra o bilhete de 3.<sup>a</sup> classe da tarifa geral, com o bónus de 50 por cento, sem direito a bagagem registada.

2) Os bilhetes são fornecidos mediante indicação na declaração de expedição do nome e apelido das pessoas que acompanham o vagão e são válidos sómente para o percurso que o vagão tenha de efectuar.

3) Além das disposições anteriores, regem mais as seguintes:

*Vagões-frigoríficos para transporte de géneros frescos.*

— Cada vagão carregado ou vazio pode ser acompanhado por uma pessoa, que só pode seguir pelo combóio de cuja composição faz parte o vagão ou, no caso de este ter seguido num combóio de mercadorias, pelo combóio que suceda àquele, no mesmo percurso, e que faça serviço de 3.<sup>a</sup> classe.

*Vagões de tipo especial para transporte de animais ou de tipo comum transportando animais.* — Cada remessa de animais pode ser acompanhada por um ou mais guardadores, os quais podem seguir, quando seja possível, nos vagões em que forem transportados os animais.

ARTIGO 14.<sup>o</sup>

## Vagões em estacionamento

O estacionamento de vagões está sujeito ao que na tarifa de despesas acessórias se dispõe para os vagões das empresas, mas as taxas de estacionamento são reduzidas a 50 por cento. Ficam isentos do pagamento destas taxas de estacionamento os vagões que permaneçam em ramal particular dos proprietários dos vagões.

ARTIGO 15.<sup>o</sup>

## Vagões em depósito

1) Os vagões consideram-se em depósito:

A) Quando chegarem carregados e forem expedidos carregados — a partir das 0 horas do dia seguinte àquele em que a descarga tiver sido concluída até às 24 horas do dia anterior àquele em que fôr feito o pedido de colocação à carga;

B) Quando chegarem carregados e forem expedidos vazios — a partir das 0 horas do dia seguinte àquele em que a descarga tiver sido concluída até às 24 horas do dia anterior ao da expedição;

C) Quando chegarem vazios e forem expedidos carrega-

USAR O CALÇADO DA AFAMADA MARCA



É TER A CERTEZA  
DE QUE SE CALÇA  
COM ECONOMIA,  
SOLIDEZ E ELE-  
GÂNCIA

Ávenida Sapataria CRISTAL — Rua do Amparo, 22

» ROYAL — Rua da Graça, 112

» LONDRINA — Rua Arco Marquês Alegrete, 51

» EDEN — » » » » 37

» NICE — » » » » 34

Telefones 2 8775 — 4 7958 — 2 7829

dos — a partir das 0 horas dia seguinte ao da chegada até às 24 horas do dia anterior àquele em que fôr feito o pedido de colocação à carga.

D) Quando chegarem vazios e forem expedidos vazios — a partir das 0 horas do dia seguinte ao da chegada até às 24 horas do dia da expedição;

E) Quando em ramal particular — a partir das 0 horas do segundo dia seguinte ao da sua entrega em ramal particular até às 24 horas do dia anterior ao da sua devolução.

2) As taxas a cobrar por depósito são as seguintes:

Por cada vagão o período indivisível de 24 horas consecutivas

	Por cada um dos três primeiros períodos	Por cada um dos períodos seguintes ao terceiro
Vagões de tipo especial, excepto nos casos previstos nos n.º 3 e 5	3\$00	3\$00
Vagões de tipo comum:		
Quando em ramal particular do proprietário do vagão, excepto no caso previsto no n.º 5	3\$00	9\$00
Quando fora do ramal particular do proprietário do vagão, excepto nos casos previstos nos n.º 3 e 5	6\$00	18\$00

3) O depósito de vagões de tipo especial ou comum fora dos ramais particulares dos proprietários dos vagões, quer no caso de ser devido a embargo por falta de licença de circulação, resultante de esta não ter sido requerida, de ter caducado ou de ter sido suspensa, quer no caso de os vagões terem sido objecto de oferta não aceite pela emprêsa, fica sujeito às seguintes taxas, mas neste último caso durante o prazo de um ano a contar da data da oferta:

Por cada vagão o período indivisível de 24 horas

	Por cada um dos três primeiros períodos	Por cada um dos períodos seguintes ao terceiro
Vagões de tipo comum	2\$50	7\$50
Vagões de tipo especial	2\$50	2\$50

4) Quando o depósito do vagão, quer no caso previsto no n.º 2, quer no caso previsto no n.º 3, se siga imediatamente a duas expedições consecutivas em vazio, a taxa do depósito a considerar desde o início é a prevista para cada um dos períodos seguintes ao terceiro.

5) É concedida isenção da taxa de depósito:

a) Quando permaneçam em ramal particular do proprietário do vagão:

Aos vagões de tipo especial;

Aos vagões de tipo comum embargados por falta de

licença de circulação ou que tenham sido objecto de oferta não aceite pela emprêsa; mas neste último caso durante o prazo de um ano a contar da data da oferta.

b) Quando os vagões de tipo especial comum se encontram em reparação em oficina das emprêsas ou de particulares ou estiverem ao serviço das emprêsas.

6) As emprêsas podem transferir os vagões de onde se encontram descarregados para qualquer ponto à sua escolha onde mais lhe convenha conservá-los em depósito. Essas transferências são isentas da taxa de percurso, sendo neste o material considerado em depósito para todos os efeitos.

#### ARTIGO 16.<sup>o</sup>

##### Transporte de vagões em vazio

1) Os vagões só podem ser expedidos em vazio desde que figurem como expedidores ou consignatários as entidades que, segundo o artigo 3.<sup>o</sup>, os podem utilizar.

2) Se a expedição fôr feita em pequena velocidade:

A) É gratuito o transporte quando o vagão seja expedido da estação em que havia sido recebido carregado, no prazo de dez dias consecutivos após aquele em que a des-carga teve lugar. As taxas de despesas acessórias a cobrar são apenas a de registo e a de aviso de chegada, esta última correspondente a remessas de detalhe. Os prazos de transporte são os duplos dos previstos na tarifa geral.

Não obstante a gratuitade de transporte, é necessária a apresentação da declaração de expedição;

B) Nos casos previstos em A), são transportados ao abrigo da tarifa geral, aos preços e condições correspondentes a «vagões circulando sobre as próprias rodas».

3) Se a expedição fôr feita em grande velocidade, os vagões são transportados, em qualquer caso, aos preços indicados em B) do número anterior, com 20 por cento de aumento, que não incide sobre as despesas acessórias.

Os prazos de transporte neste caso são os previstos na tarifa geral para a pequena velocidade, reduzidos de 50 por cento.

4) É gratuito o transporte das taras e refrigerantes preparados para a conservação dos géneros frescos quando efectuado em vagões-frigoríficos para transporte de géneros frescos, expedidos em vazio dentro do prazo de dez dias referido em A) do n.º 2, quer esse transporte seja feito em grande velocidade, quer em pequena velocidade.

5) Os vagões expedidos em vazio, uma vez chegados à estação de destino, são postos à carga apenas quando fôr feito nessa estação pedido expresso em tal sentido.

6) As mudanças de destino apenas são permitidas em quanto os vagões se encontram na estação de expedição. Quando seja pedida a mudança do destino do vagão de que a emprêsa tenha já disposto, ao abrigo do artigo 5.<sup>o</sup>, é permitida aquela mudança, contando-se, porém, o prazo de transporte para o novo destino pela soma dos prazos correspondentes a duas remessas: uma para o primitivo destino e a outra dêste para o definitivo.

7) As indemnizações por atrasos de remessas em pequena velocidade, mesmo no caso de o transporte ser gratuito, são reguladas pelas percentagens estabelecidas no regulamento para a polícia e exploração dos caminhos de ferro, tendo-se

Quereis dinheiro?  
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51  
LISBOA  
Sempre Sortes Grandes!

em conta os preços de transporte corespondentes a «vagão circulando sobre as próprias rodas».

ARTIGO 17.<sup>o</sup>**Garantia das empresas**

O valor dos vagões corresponde para com a empresa por quaisquer débitos que a êles digam respeito e que não tenham sido oportunamente liquidados.

ARTIGO 18.<sup>o</sup>**Isenções de responsabilidade das empresas**

As empresas declinam qualquer responsabilidade:

1) Pelas faltas, avarias ou danos que os vagões e seus acessórios sofram por motivo de descarrilamento, choques, incêndios ou outros devidos a caso fortuito ou de força maior, culpa dos expedidores ou consignatários ou da sua gente e vício ou defeito dos seus vagões ou da carga transportada.

2) Pela detenção do material durante qualquer reparação de que êle careça e de que as empresas se encarreguem, ou pela paralisação forçada devida a interrupção do serviço.

3) Por todas as conseqüências, inclusive as de carácter fiscal, e prejuízos que possam resultar da indevida expedição dos vagões.

4) Pelas faltas, avarias ou danos, seja qual fôr a causa, que sofra o conteúdo dos vagões-frigoríficos para transporte de géneros frescos, quando os entreguem na estação de chegada com as precintas intactas, no caso de os vagões não serem acompanhados por pessoa alguma.

5) Pelas faltas, avarias ou danos que sofram as remessas, quando os cadeados, fechaduras ou selos se encontrarem intactos ao realizarem a entrega dos vagões aos consignatários ou seus representantes.

6) Por todos os riscos que possam sofrer as pessoas que acompanhem os vagões, a que se refere o artigo 13.<sup>o</sup>

ARTIGO 19.<sup>o</sup>**Saída dos vagões do País**

Os vagões particulares 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 e prévio entendimento com as alfândegas de Portugal e Espanha.

ARTIGO 20.<sup>o</sup>**Vagões das empresas alugados a particulares**

Aos vagões das empresas alugados a entidades particulares ou colectivas, com prévia autorização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, terão aplicação em quanto durar o aluguer as disposições desta tarifa.

ARTIGO 21.<sup>o</sup>**Disposições gerais**

1) Em tudo quanto não seja contrário às disposições desta tarifa, vigoram as condições das tarifas geral e de despesas acessórias.

2) Nas importâncias indicadas nesta tarifa estão incluídos todos os encargos que actualmente onerem as tarifas.

3) Fica pela presente substituída e anulada a tarifa especial A, aprovada pela portaria n.º 3:484, de 20 de Fevereiro de 1923, e seus aditamentos.

4) Esta tarifa entra em vigor às 0 horas do dia... de ... de 1943.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 27 de Novembro de 1943. — O Engenheiro Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

O «Diário do Governo» n.º 290, II série, de 14 de Dezembro, publica o seguinte:

**Repartição de Estudos, Via e Obras**

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 165, m<sup>2</sup>50, à direita da linha férrea do ramal de Aveiro, entre os quilómetros 27,822.44 e 27,847.87, nos termos do § 2.<sup>o</sup> do decreto-lei n.º 22:562 de 23 de Maio de 1933.

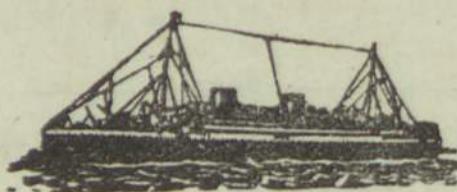
A referida parcela de terreno está situada na freguesia do Eixo, concelho e distrito de Aveiro, e confronta ao norte com Afro Dias Morgado, ao sul com a estrada de acesso, ao nascente com Mateus Aniteiro Júnior e ao poente com o pátio da Estação do Eixo.

A venda da supracitada parcela de terreno é registada pelas disposições do artigo 6.<sup>o</sup> do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 208 metros quadrados, à esquerda da linha férrea do ramal de Aveiro, entre os quilómetros 16,946 e 17,109.58, nos termos do § 2.<sup>o</sup> do artigo 2.<sup>o</sup> do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Oronho, freguesia de Espinhel, concelho de Águeda, distrito de Aveiro, e confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul com José Augusto Gomes dos Reus e ao nascente e poente com o caminho de ferro.

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

**MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)**

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baia, 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.<sup>o</sup> Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.<sup>o</sup> Telefones: 46001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

# Central da Baixa

**Restaurante — Pastelaria — Salão de chá e Bar**

S E R V I Ç O P E R M A N E N T E

A CASA MAIS COMPLETA DA CAPITAL

RESTAURANT — PATISSERIE  
SALON DE THÉ ET BAR

SERVICE PERMANENT

La maison la plus complète  
de Lisbonne

RESTAURANT — TEA — ROOM  
AND BAR

PERMANENT SERVICE

The most assorted and complete  
restaurant in Lisbon

94, RUA AUREA, 98 — LISBOA — Telefone 20280

## Água da Fonte do Cedro

Quinta do Grajal — Venda Secca — BELAS

APÓS IMPORTANTÍSSIMAS OBRAS, AGORA CONCLUIDAS, ESTA

### PURA ÁGUA DE MESA

é captada por moderníssimos processos de higiene, sendo as rôlhas e todo o vasilhame QUÍMICAMENTE lavados e desinfectados. Estas instalações — que estão patentes ao público — são

**As mais modernas e aperfeiçoadas do País**

tendo merecido os maiores louvores do

**Instituto de Higiene  
Dr. Ricardo Jorge**

(Instituto oficial), que no dia 10 de Junho de

1943 analisou esta pura água. — Resultado e conclusão da análise bacteriológica:

**Água bacteriologicamente  
muito pura**

Pela proximidade a que esta Nascente se encontra de Lisboa (16 quilómetros), a finíssima Água de mesa da Fonte do Cedro sai directamente para a revenda. O mercado encontra-se completamente abastecido desta FRESCA E OPTIMA água, em garrafões. — Será brevemente lançada no mercado esta DIGESTIVA água em garrafas de um litro e de meio litro

**CHESTER MERRILL, RAMOS & C.<sup>ª</sup>**

RUA DA MISERICÓRDIA, 33, 2.<sup>o</sup> — LISBOA

P E D I D O S : — Escritório: Telefone 22884 — Armazém: Telefone 41772



# Phoenix Assurance Company Limited

SEDE EM LONDRES

1782 — Mais de um século e meio de serviços prestados ao público — 1944

SEGUROS CONTRA FOGO, LUCROS CESSANTES, TREMOR DE TERRA,  
AGRÍCOLAS, QUEBRA DE VIDROS, AUTOMÓVEIS, RESPONSABILIDADE  
CIVIL E ACIDENTES PESSOAIS

Agentes Gerais: JOÃO ARCHER & C.º — PORTO  
Em Lisboa: Costa Duarte & Lima, L.<sup>da</sup> Rua Augusta, 100, 2.<sup>º</sup> - Telefone 2 6922



**ADOLFO KORN**

COMISSION - AGENT.  
IMPORT.-EXPORT.



Rua dos Fanqueiros, 207-1.<sup>º</sup> E.

LISBOA — PORTUGAL

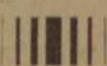
TELEFONE: 2 5412

Telegrams: KORNFURS

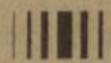


CASA PALISSY GALVANI

*Guilherme F. Simões, L.<sup>da</sup>*  
FUNDADA EM 1895



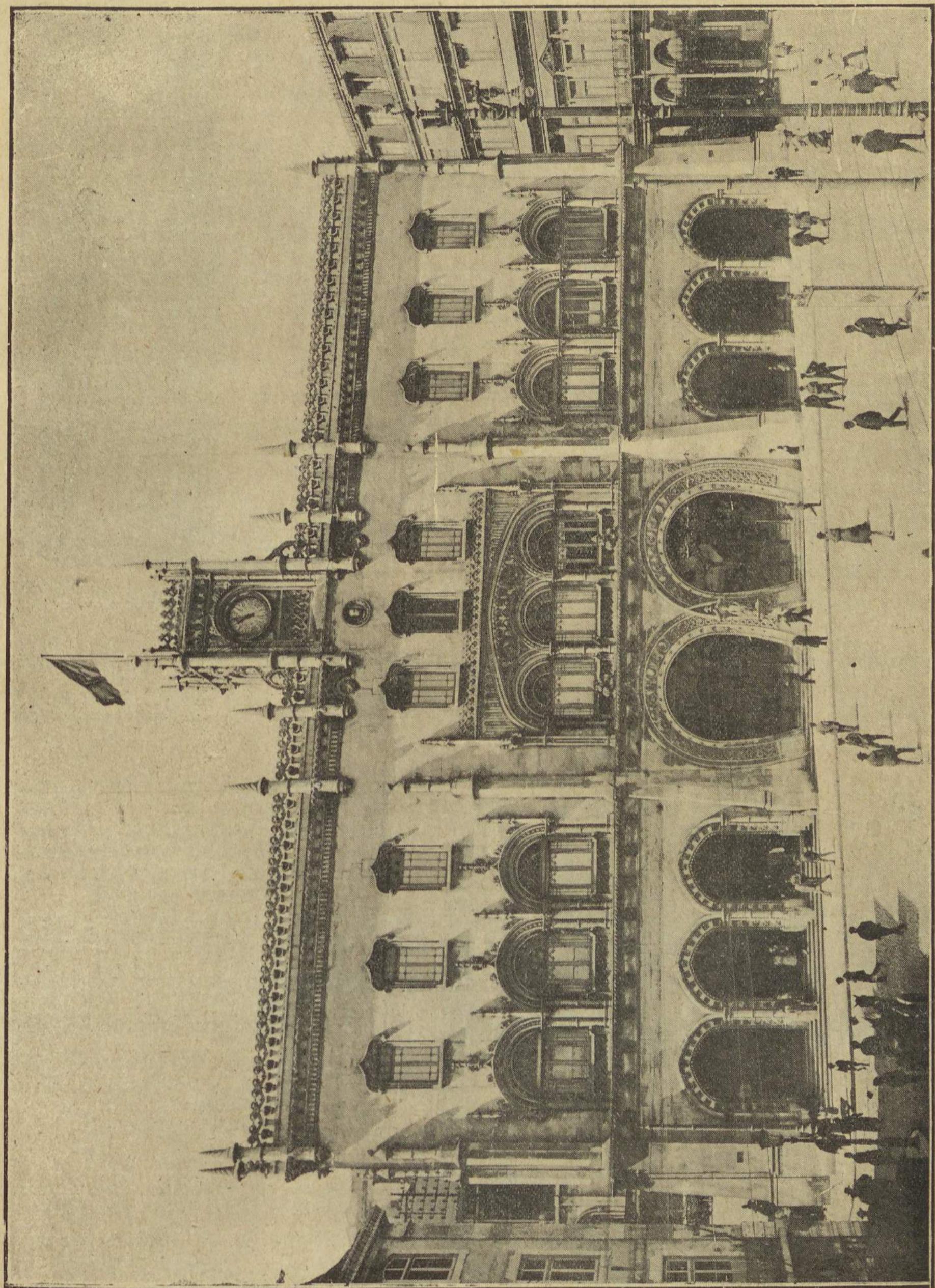
ARMAZÉM DE MATERIAL ELÉCTRICO,  
INSTALAÇÕES E REPARAÇÕES DE  
CAMPAINHAS ELÉCTRICAS, TELEFONES  
E PARA-RAIOS, LUZ ELÉCTRICA, T. S. F.



ESCRITÓRIO E OFICINA:

**17-A, R. Serpa Pinto, 17-B**

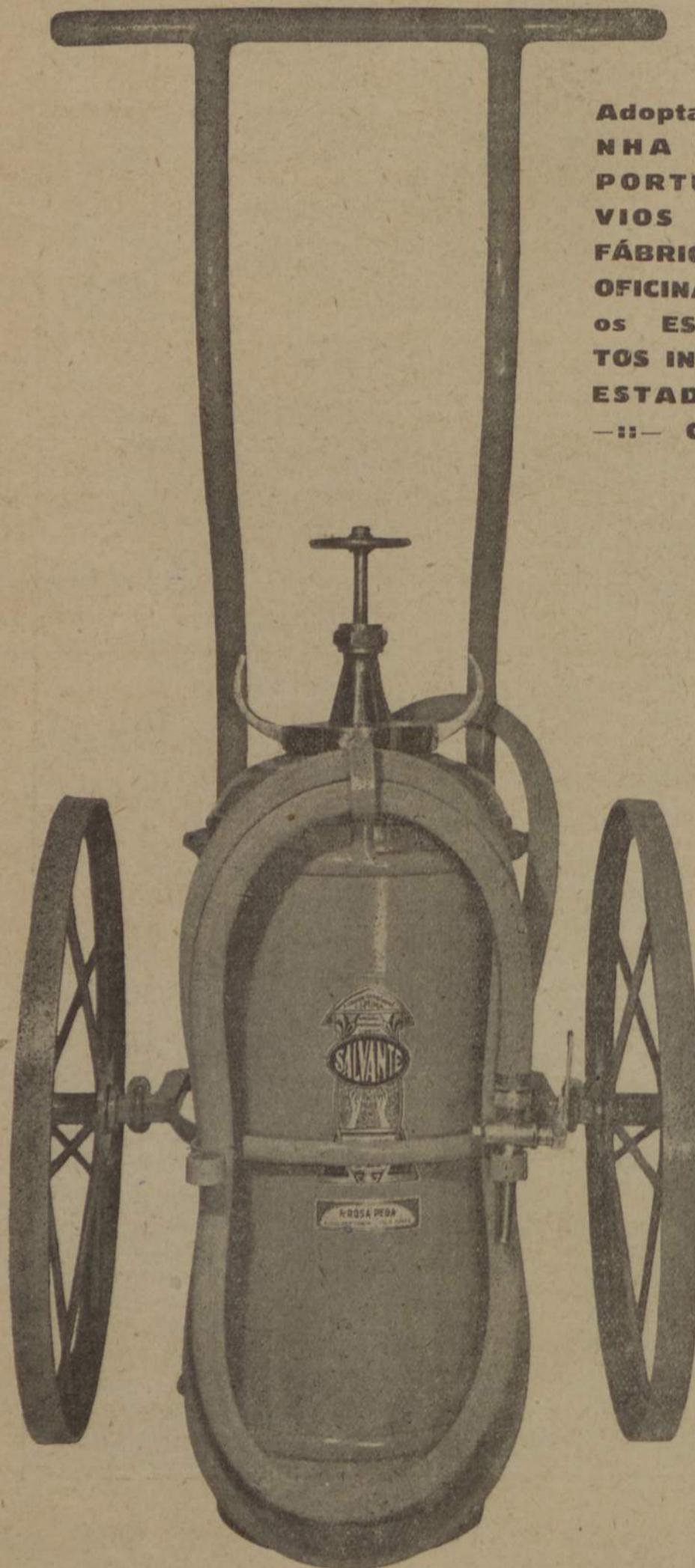
Telefone 2 2624 — LISBOA



LISBOA — Estação do Rossio — Fachada principal

EXTINTORES DE INCÊNDIOS**«SALVANTE»**

FABRICAÇÃO NACIONAL

**O mais prático e seguro extintor de incêndios**

Adoptado na MARI-NHA DE GUERRA PORTUGUESA, NAVIOS MERCANTES, FÁBRICAS, GARAGES, OFICINAS e em todos os ESTABELECIMENTOS INDUSTRIALIS DO ESTADO E PARTI-CULARES



TIPO MARINHA

Aprovados pelo Ex.<sup>mo</sup> COMANDO DO BATALHÃO DE SAPADORES BOMBEIROS DE LISBOA para uso nas DROGARIAS, TIPOGRAFIAS, DEPÓSITOS DE MADEIRAS, ARMAZENS, etc., etc.

Todo este material é fabricado na minha oficina

**Representante de:**

EXTINTORES para Camioneta, Automóveis e pequenas Embarcações de fabricação inglesa PRIME X, PUMP, Pistolas ANTIFYRE e PUMP tipo F. B. de bomba carga C. T. C. para Centrais Eléctricas, de construção de chapa de cobre ou ferro de 1/2 galão, 1 galão e 2 galões

**F. ROSA PEGA--**Rossio, 93, 3.<sup>o</sup> D. — LISBOA

Telefone 2 2450

Tele } fone 25435  
gramas: LISDOUROCódigos } RIBEIRO  
MASCOTE**União Industrial, Limitada**Administração em Lisboa: RUA DOS SAPATEIROS, 62, 2.<sup>o</sup>

Caixa Postal n.º 246

Filial em LUANDA — Caixa Postal n.º 409

Fábricas de:

AZEITES — AZINHAGA

CONSERVAS — Em OLHÃO e PORTIMÃO

**B A E T A**  
**JOALHEIRO**

65, RUA AUREA, 67

LISBOA

Telefone 2 6329

Transportes — Embarques

Telef. 2 6953

Telefone 38-192

*Sampaio, Costa & Ari, L.ª*

## AGÊNCIAS:

PORTO — GRIJÓ &amp; C.ª

RUA TRAZ, 13 — Telefone 61

Escritório: RUA DOS DOURADORES, 21, s/l D.

Armazém: RUA DO PARAISO, 90, r/c - LISBOA

## COIMBRA:

LUIZ DUARTE CARRITO — Marco da Feira, 3

Agueda — JOSÉ A. LUCAS

## FOTOGRAVURA

*Armeis & Moreno, L.ª*OFICINA DE ARTES GRÁFICAS — TRI-CROMIA, FOTOGRAVURA, ZINCografia,  
DESENHO, ETC..

36-A, TRAVESSA DE SÃO JOÃO DA PRAÇA, 38 (à Sé)

Telefone 28055 — LISBOA

**CASA MADEIRA**  
— DE —  
**JOSÉ MADEIRA PIRES**  
TALHO — SALSICHARIACarnes de vaca, vitela, carneiro e porco  
das melhores qualidades e aos melhores  
preços. — O melhor fabrico de todos os  
artigos de salsicharia76, Av. Presidente Wilson, 78 — LISBOA  
Telefone 6 3173*Cerâmica de Alcochete, Limitada*

FÁBRICA DE LADRILHOS EM MOSAICOS

A Fábrica que maiores fornecimentos faz para o SUL DO PAÍS

FORNECEDORA DOS CAMINHOS DE FERRO E  
DE ALGUNS ESTABELECIMENTOS DO ESTADO

Esta Fábrica fica situada na margem Sul do Tejo, na vila e concelho de Alcochete

ÚNICOS REPRESENTANTES EM LISBOA

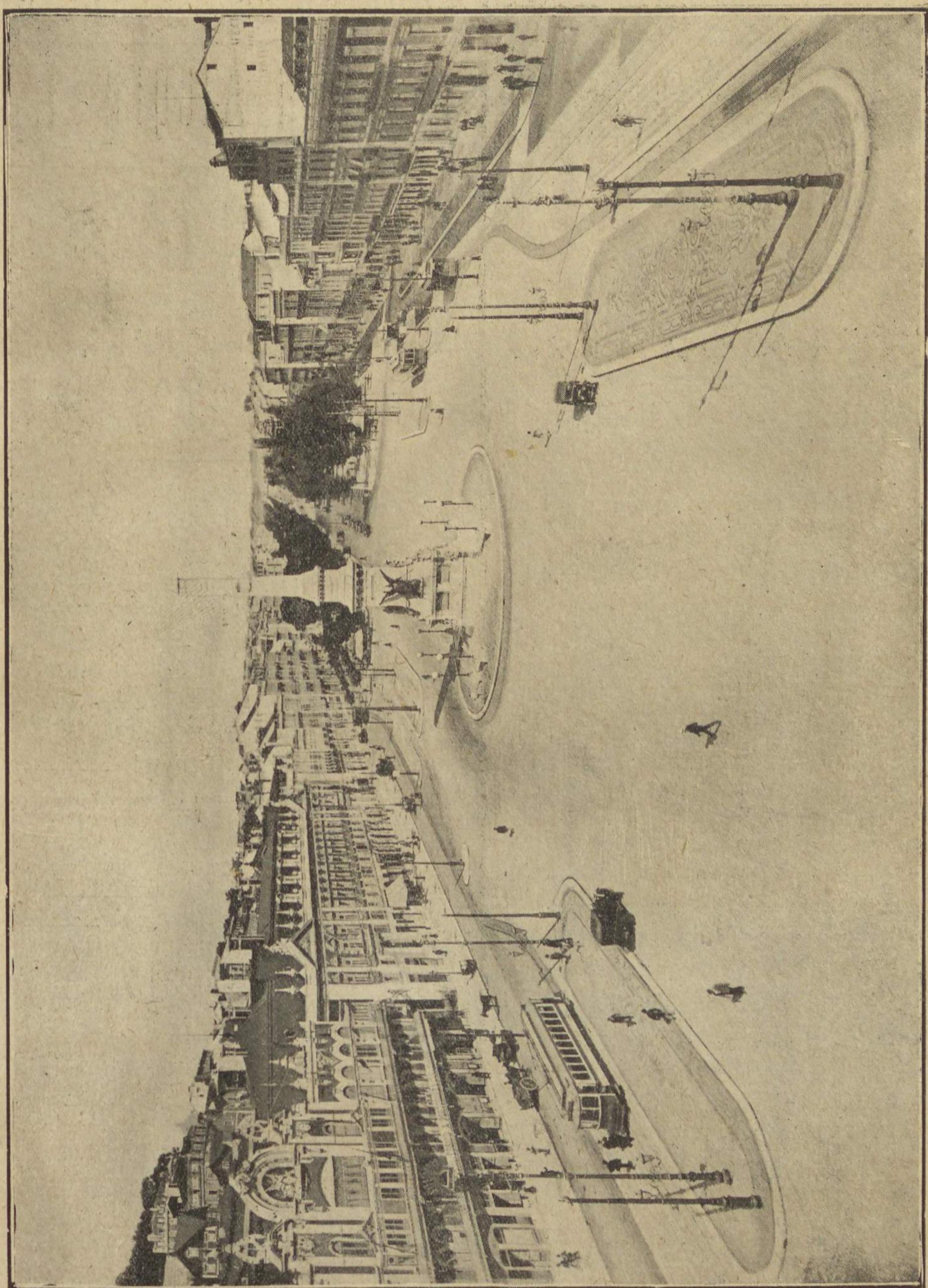
**CARVALHO & OLIVEIRA, L.ª**  
Rua Vasco da Gama, 43-45 — Telefone 6 2250  
**LISBOA**Sede da Fábrica: **ALCOCHETE** Telef. Alcochete 109**P. GANIGUER**  
FABRICANTE DE ROLHAS DE CORTIÇA

Calçada do Grilo, 5 e 7      LISBOA

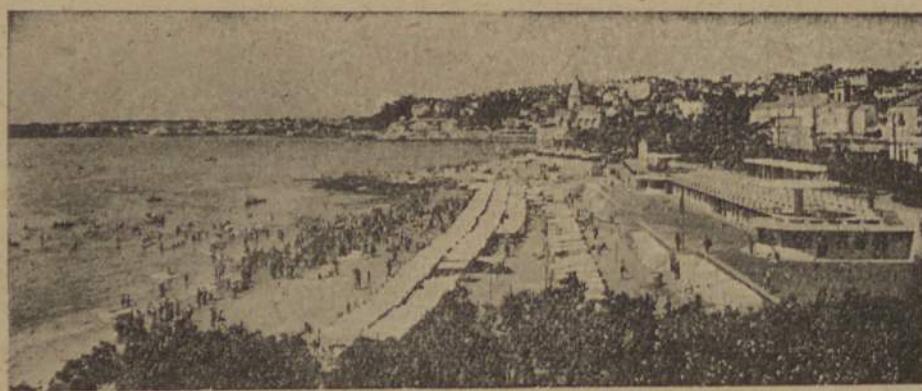
Telefone } P. B. X.  
          2 0136**VIMA, LIMITADA**  
IMPORTAÇÃO — EXPORTAÇÃO*CARVÃO PARA GASOGÉNIOS*Rua dos Sapateiros 55, 4.<sup>o</sup>Rua S. Nicolau, 84, 4.<sup>o</sup>

LISBOA





LISBOA — Avenida da Liberdade — Praça dos Restauradores



# Estoril

## COSTA DO SOL

a 23 quilómetros de Lisboa

A mais elegante praia do País

### TODOS OS DESPORTOS

Golf, Tennis, Hipismo, Natação, Tiro, etc.

#### ESTORIL-PALÁCIO-HOTEL

Elegante e confortável

#### HOTEL DO PARQUE

Completamente modernizado

#### HOTEL DA ITÁLIA (Monte Estoril)

Preços moderados

#### ESTORIL-TERMAS

Estabelecimento Hidro-Mineral e Fisioterápico

#### TAMARIZ

Magníficas esplanadas sobre o mar — Restaurante — Bars

#### PISCINA

#### SALA DE ARMAS

#### ESCOLA DE EQUITAÇÃO

#### «STANDS» DE TIRO

#### PARQUE INFANTIL

### CASINO aberto todo o ano

Cinema — Concertos — Festas — Dancing — Restaurante — Bars — Roleta — Banca Francesa — Baccarat

Informações:

Soc. Propaganda da Costa do Sol — ESTORIL

# Fábrica de Porcelana da Vista Alegre, L.<sup>da</sup>

FUNDADA EM 1824  
A MAIS ANTIGA DA PENÍNSULA

#### Sede:

Largo da Biblioteca Pública, 7-r/c.  
LISBOA

### FÁBRICA EM ILHAZO AVEIRO

AS MELHORES PORCELANAS  
PARA USOS DOMÉSTICOS E  
INDUSTRIAS

PORCELANAS DECORATIVAS  
E ELÉCTRICAS

AS PORCELANAS DA  
«VISTA ALEGRE»  
RIVALIZAM COM AS  
MELHORES ESTRANGEIRAS

#### DEPÓSITOS

LISBOA—Largo do Chiado, 18

PORTO—Rua Cândido dos Reis, 18



LISBOA — Monumento ao General Marquês de Sá da Bandeira

TELEFONE 25591

*António Veiga*

(Construtor Civil Diplomado I. I. L.)

*Diamantino & Branco, L.<sup>da</sup>*

CARPINTARIA  
E SERRAÇÃO  
MECÂNICA

*Travessa da Pereira, 28  
VILA BERTA (À GRAÇA)  
L I S B O A*

EMPREITEIRO DAS OBRAS DE:

PONTE DE VILA MEÃ — LINHA  
DO DOURO E. N., 12-1.<sup>o</sup> — TRUÇA  
DA POVOA E. N., 86-2.<sup>o</sup> — TRUÇA  
DE ALCAÇOVAS — CASA BRANCA  
CONSTRUÇÃO DA PONTE DO TA-  
MEGA — LINHA DO DOURO —  
PASSAGEM SUPERIOR NA AV.<sup>a</sup>  
DE BEIROLAS — MOSCAVIDE

ESCRITÓRIO:

**Praça dos Restauradores, 13, 3.<sup>o</sup>**

RESIDÊNCIA:

**Rua Visconde de Seabra, 6**

TELEFONE 27845

**LISBOA***Dominguez & Lavadinho, L.<sup>da</sup>*

FÁBRICA DE SOBRESCRITOS, MANIPU-  
LAÇÃO DE PAPÉIS DE **ESCREVER** E  
SACOS DE PAPEL. PAPELARIAS E TINTAS  
DE ESCREVER NACIONAIS E ESTRAN-  
GEIRAS. ARTIGOS DE DESENHO E PIN-  
TURA. PAPÉIS QUÍMICOS, LÁPIS, ETC., ETC.

Telefones P. B. X. { 2 2254  
{ 2 2255  
{ 2 2256  
Telegramas: ROCHAMADO

*Rocha, Amado  
& Latino, L.<sup>da</sup>***Ferragens e Ferramentas**

13, RUA NOVA DO ALMADA, 15

**Arames e Metais**

54, RUA DA BOA VISTA, 54

**Gaiolas e Rêdes**

82, RUA DA PRATA, 86

**SEDE:**

RUA DA ASSUNÇÃO, 79-85  
R. DOS SAPATEIROS, 135-143  
L I S B O A

**FÁBRICA:**

AV. CASAL RIBEIRO, 18-24

TELEFONES: 25201-25202

**LISBOA**

Telefones {  
 2 7120  
 2 9951  
 2 8703

Códigos RUDOLPH MOSSE  
 A B C, 6 th Edition-RIBEIRO

Teleg. «TITANIA»  
 APARTADO, 369

# Abel Fernandes & C.º, L.º

Inscritos na Câmara dos Agentes Transitários

## TRANSPORTES INTERNACIONAIS

Sede em Lisboa: — RUA AUGUSTA, 193, 1.º-Dt.

FILIAL NO PÓRTO — TELEFONE 2451 — Rua Mousinho da Silveira, 126, 1.º

Telefone 38.059

## Parada & Fernandes, L.º

ARMAZÉM DE VINHOS E SEUS  
 DERIVADOS

R. CAPITÃO LEITÃO, 90 E 94

Armazém: (Esquina da R. José Domingos Barreiros)

POÇO DO BISPO — LISBOA

## Agência Barata

Sede: Rua Saraiva de Carvalho, 200

Residência: Rua Saraiva de Carvalho, 182

Telefone P. B. X. 6 1113

Os melhores auto-carros fúnebres — Garage e oficinas próprias

GARAGE E OFICINAS:

Rua Francisco Metrass, 69 a 73 — LISBOA

## Carvalho, Ribeiro & Ferreira, L.º

EXPORTADORES

VINHOS, AZEITES, VERMOUTHS,  
 BRANDYS, LICORES, MOSCATEIS,  
 VINAGRES, ETC..

ARMAZENS  
**Ginjal-Almada**  
 Telef. Almada 20

ESCRITÓRIO  
 R. do Ouro, 140-1.º  
 Telefone 2 7162

LISBOA — End. Teleg. VALHO

## Virgílio Martins Correia

Praça do Município, 32, 2.º — LISBOA

Armador de Navios e agente de navegação,  
 exportador de conservas, óleos de peixe,  
 farinhas de peixe, sucatas de ferro e fôlha  
 de Flandres e frutos do Algarve, e também  
 importador

Têm fábricas de estanho em FARO e LISBOA (GINJAL)  
 TEM ESCRITÓRIOS EM:

PONTIMÃO, FARO e LISBOA

## Companhia Nacional de Navegação

A mais antiga e maior emprêsa armadora portuguesa nas carreiras de África

Sede: Rua do Comércio, 85  
 LISBOA

Sucursal: Rua do Infante D. Henrique, 73  
 PORTO

Nos primeiros dias de cada mês, serviço rápido de carga e passageiros para a África Ocidental, e nos fins de cada mês, serviço rápido de carga e passageiros, com escala nos principais portos da África Ocidental para a África Oriental

### FROTA DA C. N. N.

«Sofala» . . . . .	12.500 Ton.	«Quanza» . . . . .	6.500 Ton.	«Luabó» . . . . .	1.385 Ton.
«S. Tomé» n/m: . . .	9.100 ,	«Lourenço Marques» .	6.400 ,	«Chinade» . . . . .	1.383 ,
«Niassa» . . . . .	9.000 ,	«Cabo Verde» . . . . .	6.200 ,	«Inh arrime» . . . . .	1.000 ,
«Angola» . . . . .	8.300 ,	«Congo» . . . . .	5.000 ,	«Am briz» . . . . .	858 ,
«Cubango» . . . . .	8.300 ,	«Tagus» . . . . .	1.600 ,	«Save» . . . . .	763 ,

Agências em todos os portos africanos e nos principais portos do Mundo

a fundição  
tipográfica

gini

de  
manuel guedes,  
l i m i t a d a

a maior organização fabril nacional  
de fundição de tipo

continua trabalhando para o desenvolvimento das artes gráficas portuguesas, fornecendo-lhes todo o material tipográfico, com os mais delicados e originais desenhos

s e d e , f á b r i c a ,  
escritórios e armazens

r u a f r a n c i s c o m e t r á s s , n . ° 107  
telefones: 6.2514 e 6.3276

l i s b o a

V I N H O D O P Ó R T O

«GRAHAM»

DA FIRMA G.<sup>ME</sup> & JOÃO GRAHAM & C.<sup>A</sup>

D E V I L A N O V A D E G A I A



Agentes em Portugal e Colónias

Guilherme Graham Jr. & C.<sup>A</sup>



Rua dos Fanqueiros, 7—LISBOA  
Telefones 20066/9

Rua dos Clérigos, 6—PORTO  
Telefones 880/1

DROGAS POR GROSSO  
E PRODUTOS QUÍMICOS  
PARA A INDÚSTRIA

MINÉRIO DE MANGANEZ  
DE TODOS OS TEORES E GRADUAÇÕES

ENTREGAS IMEDIATAS

CARLOS EMPIS  
RUA DE S. JULIÃO, 23-1.<sup>o</sup>  
LISBOA — Telefone 22.374

Oliveira & Pôrto, L.<sup>da</sup>

COMPR A E VENDE:  
Máquinas e ferramentas para todas as indústrias e qualquer qualidade de sucata, de ferro, metais e todos os objectos negociáveis. **Atenção:** Não devem vender nem comprar sem visitar a nossa casa

Travessa Teixeira Júnior, 3  
(Em frente ao Largo das Fontainhas)  
Telefone 8 1988—Alcântara—LISBOA



Desejam muito Boas Festas e um Ano Feliz  
aos seus Ex.<sup>mos</sup> Clientes e Amigos.

# C H Á N A M Ú L I

Á venda em todos os bons estabelecimentos do País

REPRESENTANTE:

**ESTABELECIMENTOS ALVES DINIZ & C.<sup>A</sup>**

RUA DOS DOURADORES, 16-36

LISBOA

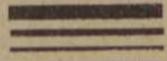
## **COMPANHIA DO PAPEL DO PRADO**

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

**SEDE EM LISBOA:**

Direcção e Escritório: RUA DOS FANQUEIROS, 278, 2.<sup>o</sup>

Telefones: Direcção 2 3623 — Escritórios 2 2331 — Estado 188



**DEPÓSITOS:**

Lisboa — RUA DOS FANQUEIROS, 270 a 276 — Telefone 2 2332

Pôrto — RUA PASSOS MANUEL, 49 a 51 — Telefone 117

Enderêço Telegráfico: PELPRADO

## PAPELARIA CARLOS

DE CARLOS FERREIRA, L.<sup>DA</sup>

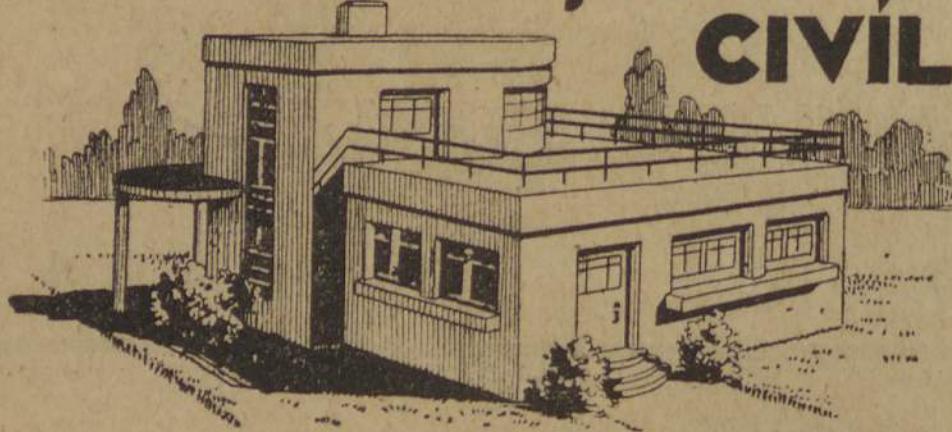
RUA AUREA, 36 — LISBOA

TELEFONE 20244

Variadíssimo sortido de artigos para ESCRITÓRIO

## FERRAGENS PARA CONSTRUÇÃO

**CIVIL**



**cromagem LANDOLT**

CASA *Unânia* ROSSIO  
93.º 2º LISBOA

Telefone 27093

## Marítima e Trânsitos, L.<sup>da</sup>

(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 MÁXIMA SEGURANÇA**

Telefone 23194

End. Teleg.: «MARTRANSIT»

RUA DA PRATA, 40  
LISBOA (PORTUGAL)

## Pastelaria Marques

Fornecimento de: Almoços, Chás, Jantares e Banquetes.—Lunchs para casamentos em Lisboa e Província.

—**Fábrico especial** de Bombons e Marrons Glacés—Preparação das melhores frutas portuguesas em cestos regionais e caixas de fantasia

70, RUA GARRETT, 72  
TELEFONE 23362  
LISBOA

## Santos Mendonça, L.<sup>da</sup>

Séde em Lisboa:

Rua dos Sapateiros, 79  
gramas: TOSMEN—Lisboa  
fones: 25954—26388

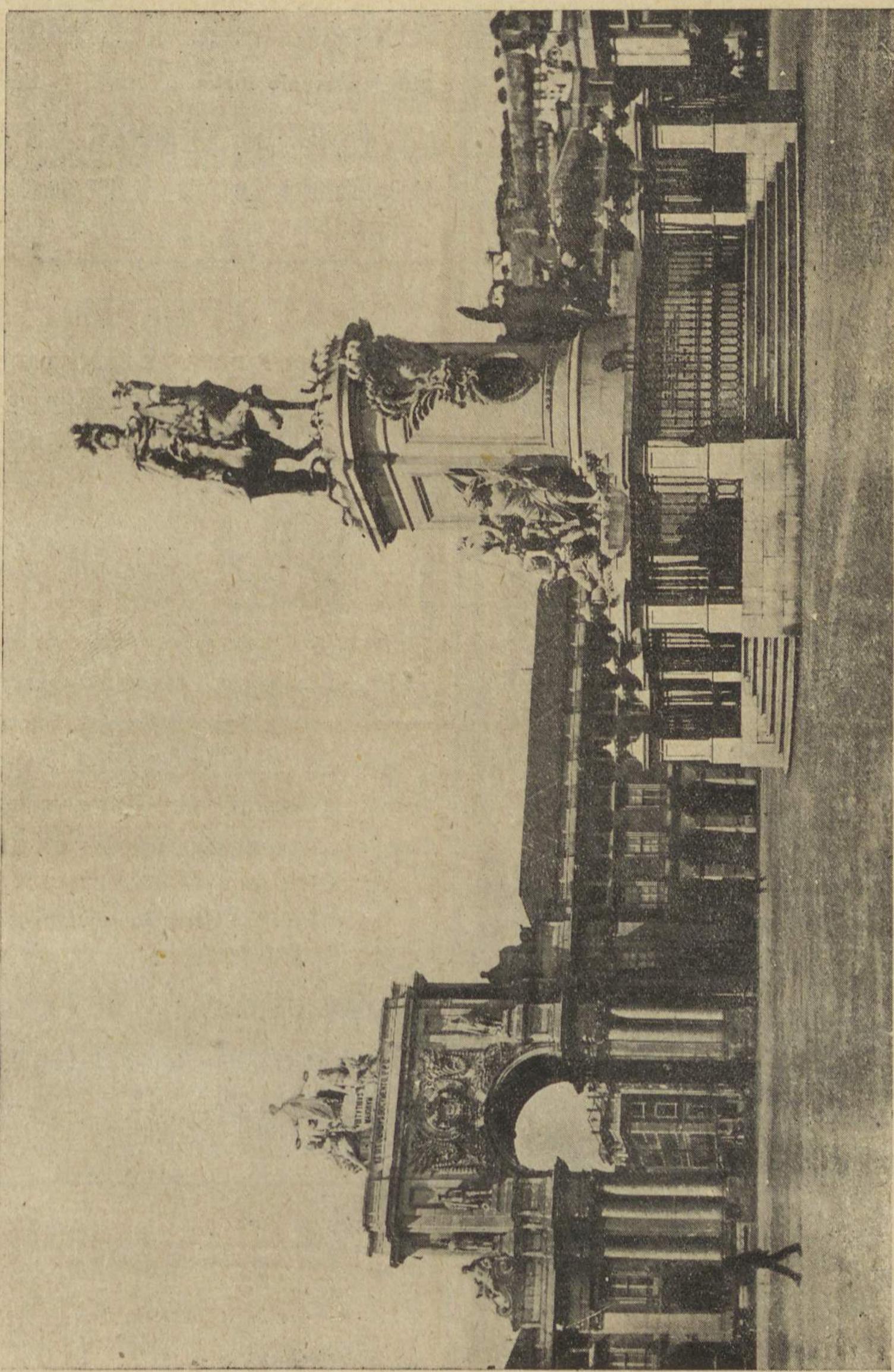
Filial no Pôrto:

Praça da Liberdade, 114  
gramas: FIELD—Pôrto  
fone: 4008

Fornecedores gerais para o Comércio e Indústria de:

PRODUCTOS QUÍMICOS  
METAIS  
MÁQUINAS  
ÓLEOS  
ESPECIARIAS  
TRIPAS  
FIBRAS  
E. T. C.

AGRADECEM AS CONSULTAS  
PARA TODOS ESTES PRODUCTOS



LISBOA — Praça do Comércio

CARRO DE FERRO  
de 1.ª classe c/ 4 lugaresTelefones | Principal-Sede: 4 8258  
1.ª Sucursal: 4 8259**Agência Salgado**

(TÍTULO REGISTADO)

Inscrito na C. M. L. sob o n.º 24

**FUNERAIS — TRASLADAÇÕES**

**SEDE:** 43-A, R. de S. I. Marta, 43-B  
**LISBOA**  
**Telef.** Principal 4 8258 — **Telef.** 4 8259 — **Telef.** Almada 132  
GARAGE E OFICINAS EM EDIFÍCIO PRÓPRIO:  
Rua Almirante Barroso, 11-A

**1.ª SUCURSAL:** 1-A, Rua da Beneficência, 3  
**MUTELA**  
Cova da Piedade

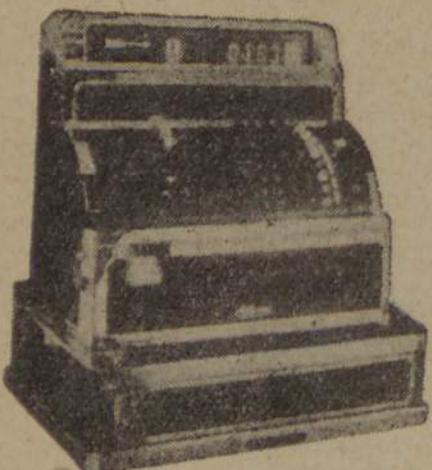
**2.ª SUCURSAL:** Telefone 4 8260

**João António Balançuela**

**REBOCADORES,  
LANCHÕES  
E FRAGATAS**

**Escritório:****Rua do Cais de Santarém, 10-1.º**

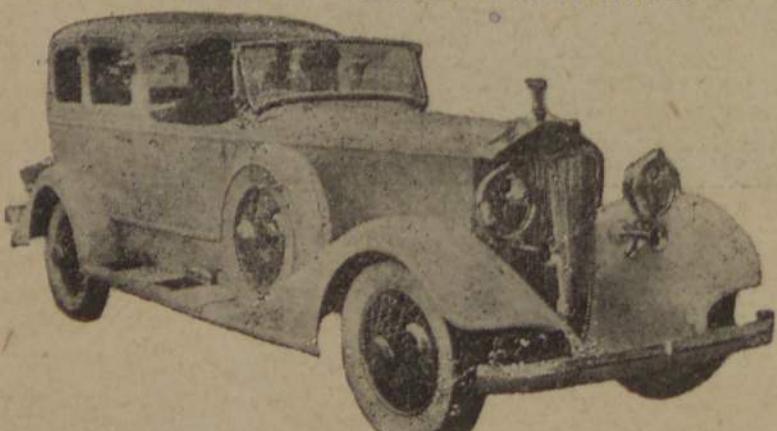
Telefone 2 3697

**LISBOA****Almeida & Viana, L. da****CAIXAS REGISTADORAS****NACIONAL**

(RECONSTRUIDAS)

94, RUA DAS FLORES, 96 — **Telef.** 2 8932 — **LISBOA****Cooperativa Lisbonense de Chauffeurs**

S. A. R. L. — (TAXIS PALHINHAS)



SEDE E ESCRITÓRIOS:

Avenida Visconde de Valmor, 46 a 46-C

GARAGEM E OFICINAS:

Rua Visconde de Santarém, 59

Telefones: 4 6141 e 4 6142-P. B. X.

**LISBOA****Correntes «Renold»****A TRANSMISSÃO MAIS PRÁTICA****Economia de espaço****Economia de força****TRANSMISSÃO POSITIVA COM  
CÉRCA DE 99 % DE EFICIÊNCIA****Funcionamento suave****Longa duração****HARKER, SUMNER & C. A., L. DA**

14, Rua do Corpo Santo, 18

**LISBOA**

152, Rua José Falcão, 156

**POR T O****Mascarenhas, L. da****IMPORTADORES E EXPORTADORES**

C. R. & C.  


**AZEITES POR  
GROSSO-FRUTAS**Telefone 2 3518  
gramas CONDARENHAS

MARCA REGISTRADA

**LISBOA**

49, Campo das Cebolas, 50

**A Construtora Moderna, L. da**

**CONSTRUÇÕES METÁLICAS  
SOLDADURA — CERRALHARIA  
CARPINTARIA — FOSCAGEM  
CURVAGEM E GRAVURA EM VIDRO**

**Avenida da Índia****LISBOA**

Telef. 81-770/771 — Telegramas: CONSTRUTORA-Lisboa

SEDE PRÓPRIA E OFICINAS NA  
**AVENIDA DA ÍNDIA — PEDROUÇOS**

**Luiz Baptista, Sucessores, L. da**

**FABRICANTES DE ESCOVAS  
DE TODAS AS ESPECIES EM CABELO  
E EM ARAME PARA MÁQUINAS,  
TUBOS, GARRAFAS, ESTRADAS, ETC.**



ESCA MOAGEM

Telefone  
2 8807



ARAME D'ACO

Rua da Fé, 49 — **LISBOA**

**Tinturaria Pires Branco****DE****Carlos Alberto Branco dos Santos****Casa Fundada em 1835**

TINGE, LAVA E LIMPA A  
SÉCO TODA A QUALI-  
DADE DE TECIDOS —



ENGOMAGEM RÁPIDA DE  
FATOS E VESTIDOS, COM  
GABINETES DE ESPERA  
PARA OS EX.<sup>mos</sup> CLIENTES

**CALÇADA DO CARMO, 45 E 47**

Telefone 2 1860 — LISBOA

**Companhia Colonial de Navegação****SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS****Carreira rápida da Costa Oriental**

SAÍDAS mensais regulares, com escala por *Funchal, S. Tomé, Sazaire, Luanda, Pôrto Amboim, Lobito, Mossamedes, Lourenço Marques, Beira e Moçambique* e para os demais portos da Costa Ocidental e Oriental, sujeito a baldeação em *Luanda* ou *Lourenço Marques*.

**Carreira rápida da Costa Ocidental**

SAÍDAS mensais regulares, com escala por *S. Vicente, Praia, Príncipe, S. Tomé, Ambriz, Luanda, Pôrto Amboim, Novo Redondo, Lobito e Benguela* e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em *Luanda*.

**Carreira da Guiné**

SAÍDAS de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas, com escala por *Funchal, S. Vicente, Praia, Bissau e Bolama*.

**Carreira do Brasil**

para *Rio de Janeiro e Santos* com escala por *Funchal e S. Vicente*.

**Escritórios:**

**LISBOA** — R. do Instituto Virgílio Machado, 14  
(Rua da Alfândega) Telefone 2 0051

**PORTO** — Rua Infante D. Henrique, 9  
Telefone 2342

**M A D E I R A S**

Importação directa de casquinha, pitchpine,  
macacaúba, freijó, mogno, nogueira ameri-  
cana, carvalho, faia, pau santo, etc.. —

**Madeiras contraplacadas**

Únicos fabricantes do País  
Marca registada S E V E R O

**Aduelas e arcos de ferro**

Em todas as medidas para tanoaria  
no nosso armazém do Poço do Bispo

**Torrens Marques Pinto, L.<sup>da</sup>****Rua Vasco da Gama, 33 a 37 — LISBOA**

Telefones: 6 0176, 6 0177, 6 0178 P. B. X. — Telegramas: «FLORESTAL»

**Garland, Laidley****& C.<sup>o</sup>, Limited****Estabelecidos há mais de um século****Agentes gerais em Portugal das seguintes Companhias de Navegação :**

BLUE STAR LINE  
BROCKLEBANK LINE  
FURNESS, WITHY & C.<sup>o</sup> LTD.  
UNITED FRUIT C.<sup>o</sup>  
BOOTH LINE  
CUNARD WHITE STAR LINE  
LAMPART & HOIT LINE  
YEOWARD LINE

**LISBOA** — Trav. do Corpo Santo, 10, 2.<sup>o</sup>**PORTO** — Rua Infante D. Henrique, 131



Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha da casa para a execução dos seus trabalhos V. Ex.<sup>a</sup> dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIÉRES GRAFICOS  
**BERTRAND IRMÃOS, L. DA**  
PRIMA PELA QUALIDADE  
DOS SEUS TRABALHOS  
FIXE BEM  
trabalhos de  
FOTOGRAVURA  
TIPOGRAFIA  
OFFSET E  
LITOGRÁFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA  
Trav. da Condessa de Rio, 27 - LISBOA - Teléf. P.B.X. 21368 - 21227

## Banco Espírito Santo e Comercial de Lisboa

Capital . . . . 22.000 contos  
Fundo de reserva 99.500

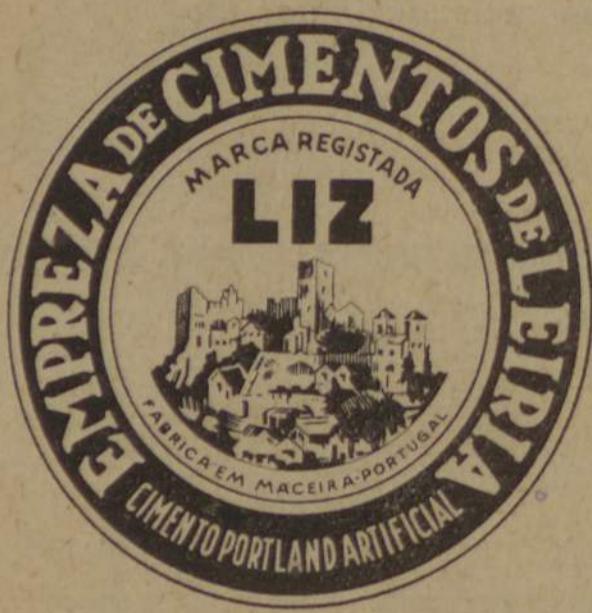
LISBOA, PORTO, COIMBRA, BRAGA,  
FARO, COVILHÀ, TORRES VEDRAS,  
S. JOÃO DA MADEIRA, SANTARÈM,  
TORRES NOVAS, GOUVEIA, ESTORIL  
TORTOZENDO, ABRANTES, MANGUALDE,  
FIGUEIRÓ DOS VINHOS,  
MOURA, OLHÃO E MATOZINHOS

Dependências em:

**LISBOA**

Alcântara  
Poço do Bispo  
Conde Barão  
Almirante Reis  
Bemfica

# "Cimento LIZ" Hidrofugado "N"



PRÓPRIO PARA **IMPERMEABILIZAÇÃO**  
**DE OBRAS**, REBOCOS, FUNDAÇÕES,  
PAREDES, ETC.

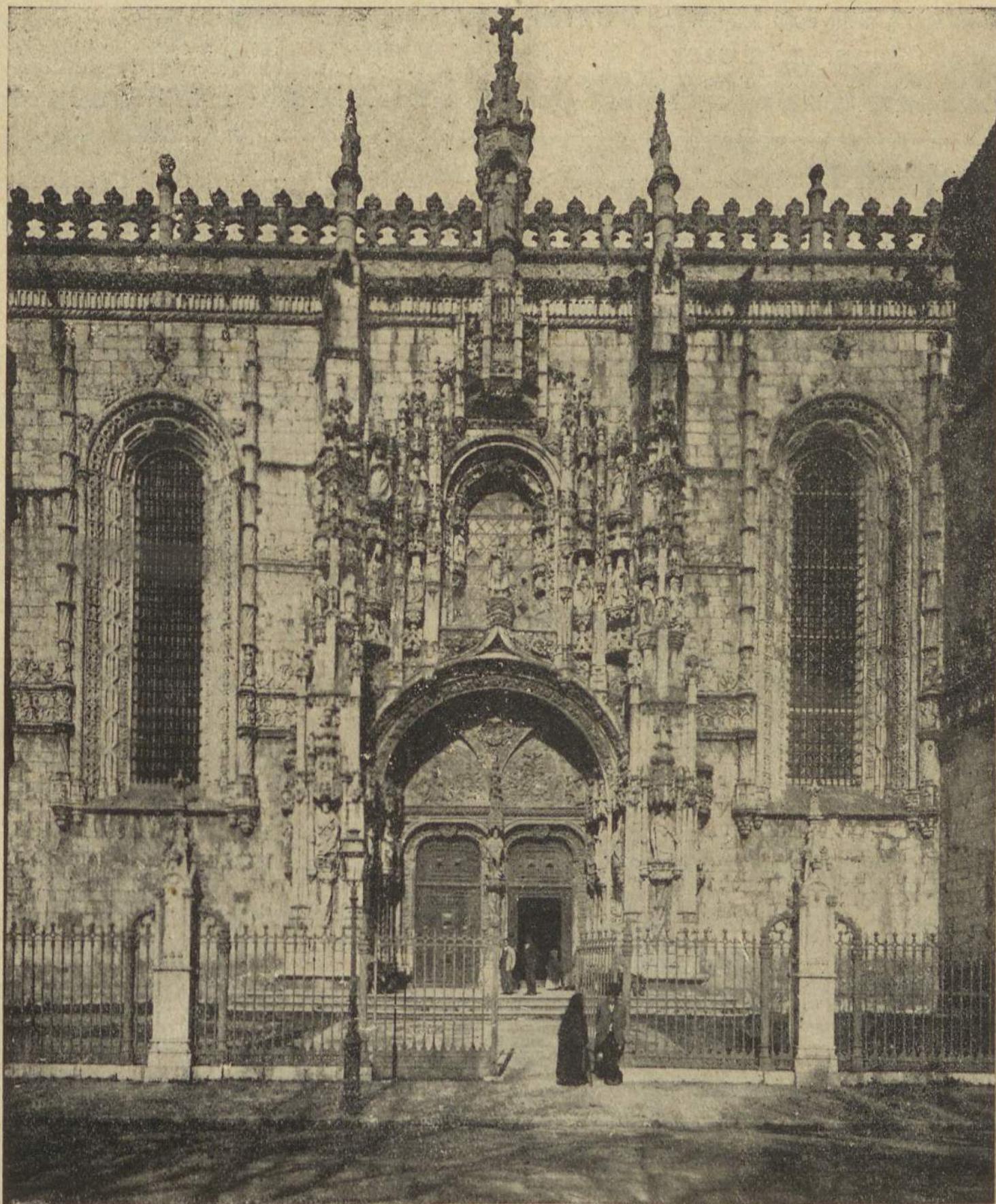
SUBSTITUI COM VANTAGENS DE ORDEM  
TÉCNICA E ECONÓMICA TODOS OS  
IMPERMEABILIZADORES CONHECIDOS

*Em sacos de papel de 50 quilos... Deçam instruções para o seu emprègo*

**Sede: Rua do Cais de Santarém, 64-1.º — LISBOA**

**Filial no Norte: Rua Santo António, 190-A, 1.º — PORTO**

**AGENTES EM TODO O PAÍS**



MOSTEIRO DOS JERÓNIMOS — LISBOA

## COMPANHIA DE SEGUROS MUTUALIDADE NA CONSTRUÇÃO CIVIL

SEGUROS DE ACIDENTES DE TRABALHO,  
ACIDENTES PESSOAIS, INCÊNDIO, MARÍ-  
TIMO, AGRÍCOLA, CRISTais, FURTO E  
ROUBO, POSTAL

**Largo do Carmo, 18-1.<sup>o</sup>, E. — LISBOA**

Telefone P. B. X. 2 5364

**AGENTES EM TODO O PAÍS**

MÓBÍLIAS MODERNAS  
MOBÍLIAS DE ESTILOS  
CARPETES NACIONAIS  
e todos os móveis e adornos  
que são necessários para  
tornar o lar interessante e  
cômodo encontra V. Ex.<sup>a</sup> na

## COMPANHIA ALCOBIA

14, RUA IVENS, 14

(ESQUINA DA RUA CAPÉLO)

### PREÇOS MODERADOS

**Atenção:** Esta casa não tem ligação com  
outras do mesmo género

Telefone 2 6173

End. Telegráfico: CHÍMICOS

## Sociedade de Produtos Químicos, L.<sup>da</sup>

DROGAS, TINTAS E PRODUTOS QUÍMICOS  
PARA TODAS AS INDÚSTRIAS. — ALVAIA-  
DES EM PÓ E EM MASSA — ANILINAS  
— JACOBUS —

**Campo das Cebolas, 43-1.<sup>o</sup> — LISBOA**

## MARMORES DE SOUSA BATISTA, L.<sup>da</sup> 29, Praça do Município. 30 — 13, Largo S. Julião, 13 **LISBOA — Telefone 2 7643**

### Fornecedor de:

CANTARIAS E MÁRMORES POLIDOS DE  
TODAS AS QUALIDADES E PARA  
TODOS OS FINS

Artigos sanitários, salas de banhos completas,  
louças e faianças artísticas, artigos de ménage

— Carpintaria —  
Marcenaria Mecânica

Estância de Madeiras  
Materiais para construção

## Sociedade de Construções e Madeiras, L.<sup>da</sup>

TRABALHOS DE CONSTRUÇÃO CIVIL,  
LIMPEZA E CONSERVAÇÃO DE PRÉ-  
DIOS. MADEIRAS NACIONAIS E ES-  
TRANGEIRAS, MOSAICOS, AZULEJOS,  
LOUÇAS SANITÁRIAS, CIMENTOS, CAL,  
TIJOLO, TELHA E GESSO

### PROJECTOS E ORÇAMENTOS

**Rua Marquês da Fronteira, 70-A**

**Rua de Campolide, J. A. C.**

Telefone 4 1812

**LISBOA**

## J. A. Freire, Sucessores FREIRE & RODRIGUES

Desperdícios de algodão para limpeza  
de máquinas — Única casa que se de-  
dica exclusivamente a este ramo de  
negócio, e que iniciou e desenvolveu  
— em Portugal no ano de 1900. —

**Sócio gerente: CARLOS NEVES RODRIGUES**

Avenida 24 de Julho, 104, 104-A — LISBOA — Telef. 6 3558

Endereço telegr.: «Palace-Lisboa»  
Telefone: n.º 20231



## Avenida Palace Hotel LISBOA

Hotel de 1.ª classe situado no coração da cidade, junto da Estação do Rocio e perto da Avenida da Liberdade  
130 QUARTOS — 80 QUARTOS COM BANHO  
Telefone em todos os quartos, ligado com a rede internacional

AQUECIMENTO CENTRAL  
ESMERADÍSSIMA COMIDA  
VINHOS SELECTOS — AMERICAN BAR

Preços moderados — Para estadias prolongadas condições especiais

## Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

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, quilómetros  
1.347. Distância do Lobito à região mi-  
nor da Katanga: Quilómetros 1.800

## COMPANHIA DE SEGUROS



# Européa

Capital realizado: 3.000.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, l.

TELEFONE 20911

L I S B O A



Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

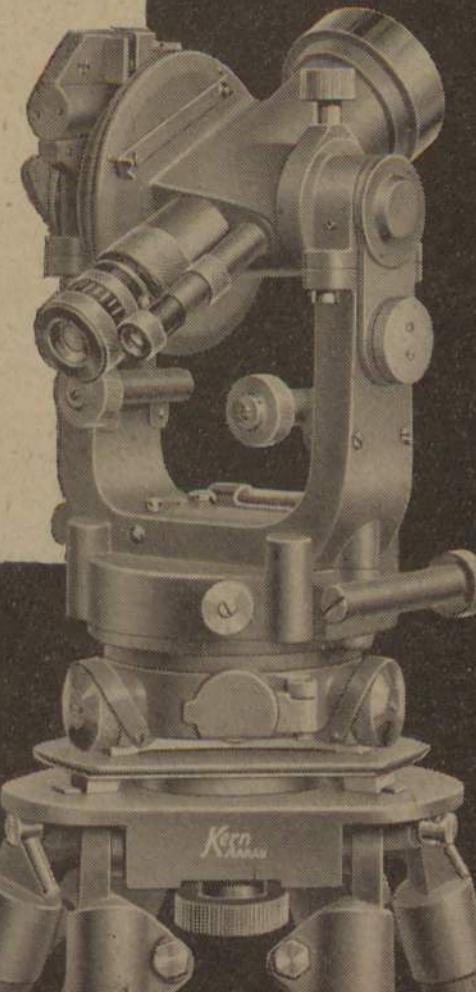
Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para  
seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.

Os novos  
Teodolitos de  
circulo duplo

**Kern**  
AARAU  
(Suissa)

DK

permitem obter  
os melhores  
resultados em  
medidas, com  
mais facilidade,  
mais rapidez  
e com menor  
esforço



KERN & Cia. S. A.  
AARAU (Suissa)  
Fabrica de mechanica fina e optica

Representantes:  
**CARLOS GOMES & C.º**  
Lida.  
LISBOA  
Aparlado 658 Telef. 21143

LISBOA (Portugal)

**Grande Hotel Duas Nações**

RUA AUGUSTA e RUA DA VICTÓRIA, 41

Telef. 2 0410-2 9444-End. Telegr. DUASNAÇÕES

SITUADO NO CENTRO DA CIDADE

Água corrente, quente e fria em todos os quartos — Casa de banho em todos os andares — Cozinha excelente — Preços módicos — Caixa do correio — Elevador

FALAM-SE VÁRIOS IDIOMAS

**Primeira Casa das Bandeiras  
DE  
MARGARIDA CARDOSO DA SILVA**

Sucessora de ANTÓNIO CARDOSO

149, Rua dos Correeiros, 151 — Telef. 27482 — LISBOA-Portugal

Bandeiras nacionais e estrangeiras, estandartes e galhardetes para Câmaras Municipais, Legião, Mocidade, Grémios, Sindicatos, Casas do Povo e Associações, Ampliações e desenhos para serem aplicados em filel de lã ou seda

Grande sortido de bandeiras de todas as nações para aluguer

Preços de concorrência — Orçamentos grátis

**Leão d'Ouro**

RESTAURANTE — CERVEJARIA — BAR



*O melhor Estabelecimento no género da Capital, com seleccionado serviço de Cozinha. Especialidade em Cerveja, mariscos e aperitivos.*

Rua 1.<sup>o</sup> de Dezembro, 89 a 99

Telefone 26195 — LISBOA

**Espingardaria Central**

G. HEITOR FERREIRA

SUCESSOR

**A. MONTEZ**

DESEJA UM NOVO ANO PROSPERO AOS  
SEUS CLIENTES E AMIGOS

**Aguiar & Mello, L.<sup>da</sup>**

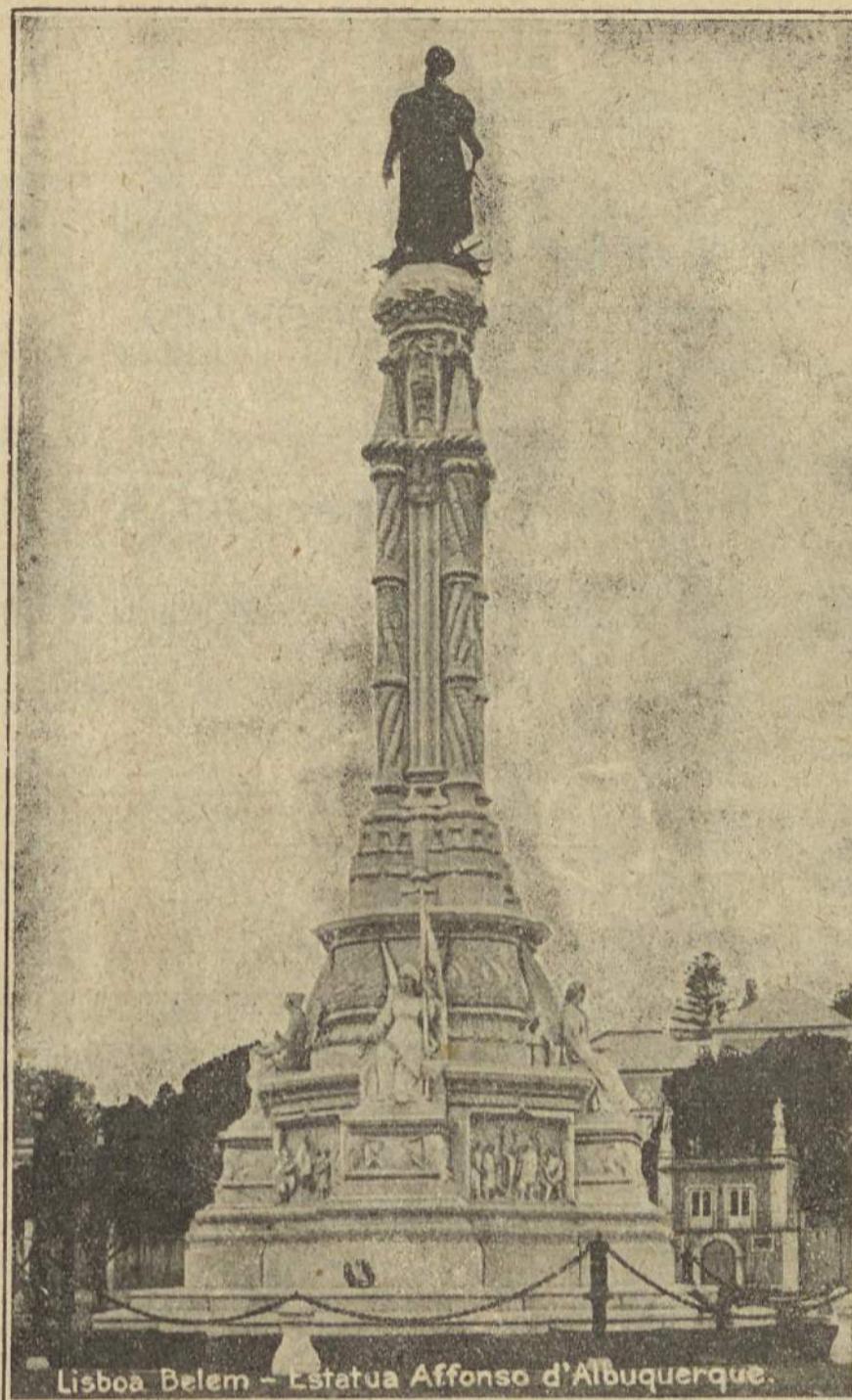
Praça do Município, 13, loja — Telefones 21151-21152  
LISBOA

**Cimento Hidrofugado "Liz N.,"**

Impermeabilização de cimento  
para: Empenias, Fundações,  
— Caixas, Tanques, etc. —

PRODUTO NACIONAL DA

**Empreza de Cimentos de Leiria**



Lisboa Belém - Estatua Affonso d'Albuquerque.



Lisboa - Monumento do Dr. Souza Martins e Escola Medica.

**COMPANHIA DE SEGUROS  
LA EQUITATIVA**  
(FUNDACION ROSILLO)

**SÉDE: MADRID—ALCALÁ 63**

Delegação de Portugal: RUA AUGUSTA, 27-LISBOA

Agência no Pôrto: RUA DE SANTO ANTÓNIO, 67

TELEFONE: 2 0433 E 2 0434

TELEFONE: 478

SEGUROS DE VIDA, ACIDENTES PESSOAIS, INCÊNDIO, RESPONSABILIDADE CIVIL E MARÍTIMOS (CASCOS E MERCADORIAS) —

Agente Geral em Portugal: HUMBERTO JOSÉ PACHECO

**Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.<sup>ia</sup>**

**B A D E N — S U I S S A**

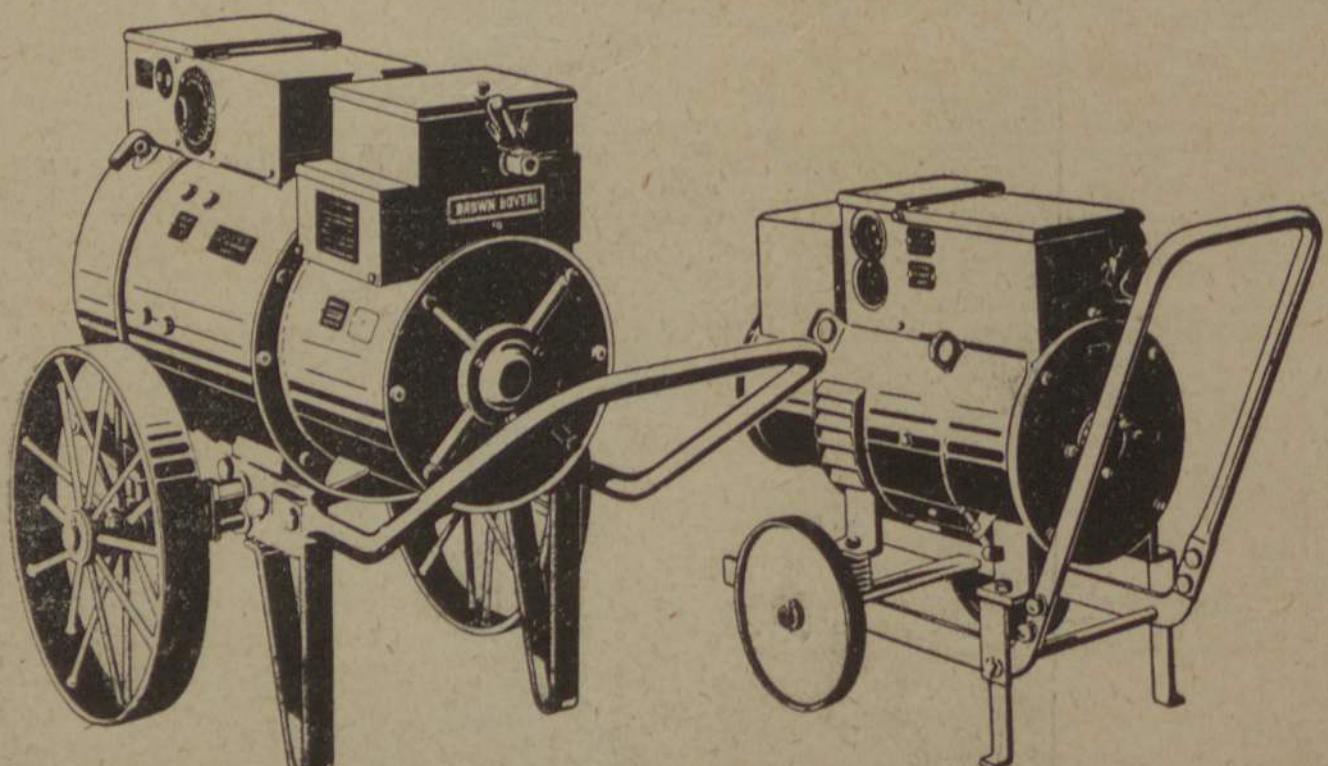
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral para Portugal e Colónias:

**EDOUARD DALPHIN**

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel 191-2.º—PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco  
:- :- em corrente contínua de 80-160 A e 240-300 A :- :-

COMPANHIA NACIONAL DE FIAÇÃO E TECIDOS  
— DE —  
**TORRES NOVAS**

**Fiação e tecelagem mecânicas de linho, juta e matérias textis análogas**

**Fábrica em TORRES NOVAS**

Fundada em 1845

Depósito e escritório: **Rua de S. Nicolau, 2, 1.º**

Endereço Telegráfico NOVETORRES — Telefone 2 4884 — Caixa Postal, 278

LISBOA

*Não compre mobílias sem ver...*

**OS** LINDOS E ORIGINAIS MODELOS  
REDUZIDOS PREÇOS  
que a nossa casa lhe apresenta.

Se deseja modernizar a sua casa consulte-nos

Trocam-se os vossos móveis velhos por lindas mobílias modernas

Telefone para 6 2931 ou visite a Casa  
**JOÃO ANTÓNIO BARBOSA**  
na Rua Ferreira Borges, 70 — LISBOA

Compramos recheios de casas completas AVALIAÇÕES GARANTIDAS

**A. Correia, L.<sup>da</sup>**

REPARAÇÃO DE COLCHOARIAS USADAS  
— COLCHOARIAS DE TODOS OS GÉNEROS  
DIVANS CAMAS, LAVATÓ-  
— RIOS E MÓVEIS —

FORNECEDOR DA SANTA CASA DA MI-  
SERICÓRDIA DE LISBOA E DA COMPA-  
NHIA PORTUGUESA DOS CAMINHOS  
— DE FERRO E DO ESTADO —

Rua L. Bairro Santos. J. S. (ao Régo)

Telefone 4 4705 — LISBOA

Sucursal em PAÇO DE ARCOS

Sede em LISBOA

Telefone Aut. 2 7656

Teleg.: «PARCARREIRA»

**Dionísio Matias & C.<sup>a</sup> (Filhos), L.<sup>da</sup>**

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO, MARMORES  
E CANTARIAS

AGENTES-DEPOSITÁRIOS DA  
**Fábrica Cerâmica de Valadares**

TUBAGEM DE GRÈS E SEUS ACESSÓRIOS

ARMAZENS

**Campo das Cebolas, D. M. F.**  
**Beco dos Armazens do Linho, 3**

Escritorio: CAMPO DAS CEBOLAS, 12-A — Telef. 2 6576

**José Gaspar Carreira, L.<sup>da</sup>**

CASA FUNDADA EM 1896

**Armazém de mercearia, papelaria, Chá  
e Café, Sabonetes e Perfumarias**

MANUFACTURA DE SACOS DE PAPEL

ESCRITÓRIO E ARMAZÉM

**R. DOS FANQUEIROS, 360, 1.**  
(em frente ao mercado da Praça da Figueira)

LISBOA

**EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES**  
S. A. R. L.

VALENÇA — BARCA D'ALVA — VILAR FORMOSO  
BEIRAM — ELVAS — VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

**RUA DO ARSENAL, 124-1.º**

Telefone 2 9374/78

End. Teleg. TRANSPORTES

**RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30**

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

**L I S B O A**

**P O R T O**

# União de Trapos e Desperdícios, L.<sup>da</sup>

Lisboa conta no seu seio uma importante casa comercial, que se destaca entre todas as outras suas congêneres da nossa praça. É a «União de Trapos e Desperdícios, L.<sup>da</sup>», com sede na Azinhaga da Fonte, 17,—telefone n.º 58-261 — endereço telegráfico «UNITRAPOS» — Lisboa, fundada em 1915.

Dispõe a «União de Trapos e Desperdícios, L.<sup>da</sup>», de amplos armazéns, onde tem sempre grandes «stoks» dos artigos do seu comércio, tais como: trapos de lã e algodão, papéis manufacturados, cartão, peles de coelho e sucatas, etc., fornecendo as principais Fábricas de lanifícios, de papel, armazéns de papelaria, fábricas de cartonagem, oficinas e estabelecimentos do Estado, etc..

Pondo em relêvo as excelentes condições em que é possível trabalhar neste ramo, êste estabelecimento tem à sua frente como sócio gerente o sr. Manuel Neves Martins, conhecíssimo no meio comercial e industrial. É uma casa que honra o comércio de trapos, desperdícios, papéis inutilizados e manufacturados, podendo e devendo ser preferida por todo o público em geral.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* aponta-a como uma admirável organização que prestígia o comércio nacional.

## The Red Hand Compositions Company

L O N D O N

RAHTJEN'S COMPOSITION

Tintas Anti-Corrosivas marca Mão Vermelha, também conhecida por tinta Hartmann.

A mais resistente ao calor, e de proteção eficaz e duradoura.

Não é afectada pelo ar do mar e é de



(Mão vermelha)  
Company, Limited  
Anticorrosive Paints

AGENTES GERAIS:

D. A. KNUDSEN & C.<sup>o</sup>  
TELEFONE: 2 2787-2 2790O  
U  
R  
I  
D  
A  
N  
T

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

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

# A. FRANCERI & C.<sup>ª</sup>

RUA BARROS QUEIROZ, 47-2,<sup>o</sup>

Telefone 20641 — LISBOA

Artigos de Papelaria, Escolares, Desenho, Papeis, Tipos, Tintas e Máquinas Tipográficas, Jogos, Brinquedos e Novidades

Distribuidores exclusivos da caneta de

## TINTA PERMANENTE «OSMIA»

de enchimento pelo vácuo mais simples e moderno

M A  
D E I  
R A S  
D E  
C O N S  
T R U  
C A Ó

## LENHAS

PARA TODOS OS FINS  
— INCLUSIVE DOMÉSTICO —

PEDIDOS A  
A FORNECEDORA DE LENHAS, L.P.  
QUINTA DAS FREIRAS - AZINHAGA DA TORRINHA (RÉGO)  
LISBOA — TELEF. 51610

# PACHECO, L.<sup>da</sup>

Rua de Campolide, 76 — Telefone 4 1839

Fanqueiro, Retrozeiro, Camisaria, Lãs para Malhas, etc.

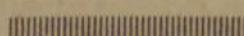
S U C U R S A I S :

R. de Campolide, 97      R. Luiz de Camões  
LISBOA                    LAGOS

# Ferraria Franco Portuguesa

(ALFREDO FRANCO)

Campo Grande, 288 — Telefones 5 7313-5 7099



### SECÇÃO MECÂNICA

Rua das Salgadeiras, 28 — LISBOA

Nova fábrica em construção na DAMAIA

CONSERTOS DE MÁQUINAS TIPOGRÁFICAS E TRABALHOS MECANICOS

# Var Ferreira, L.<sup>da</sup>

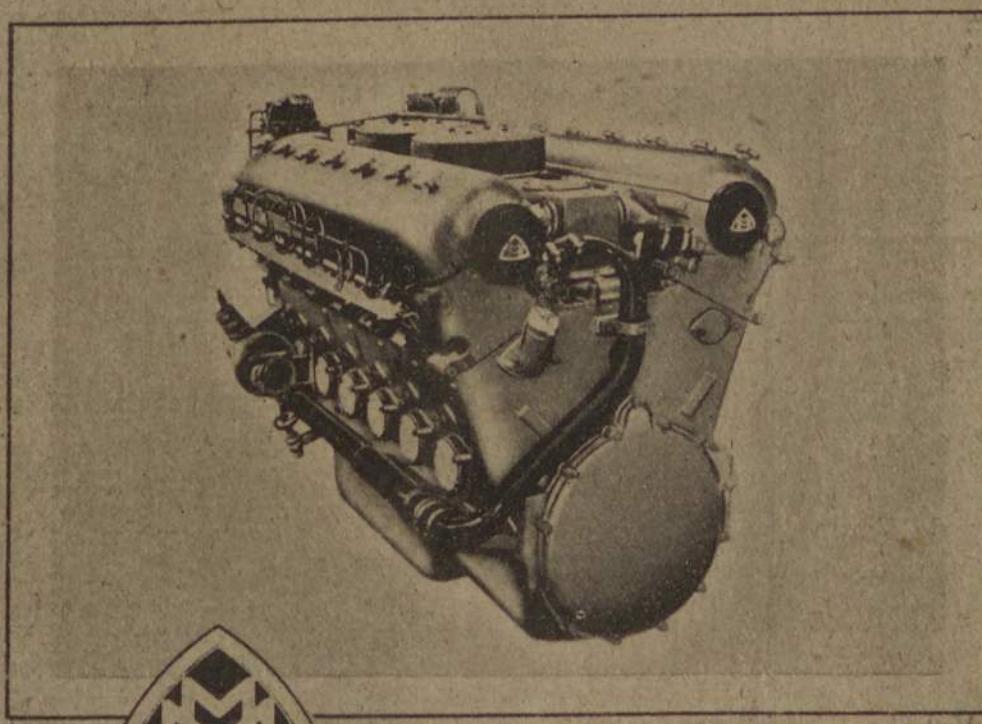
Tecidos de Algodão, Linho, Lã e Seda — Especialidades: Panos brancos, panos para lençóis, malhas, atoalhados, rouparia, colchas, seda e algodão para senhora — Fanqueiro, Retrozeiro, Mercador — Modas e Confecções — Camisaria e Alfaiataria — A casa que maior sortido tem e mais barato vende

117, Rua Campo d'Ourique, 121

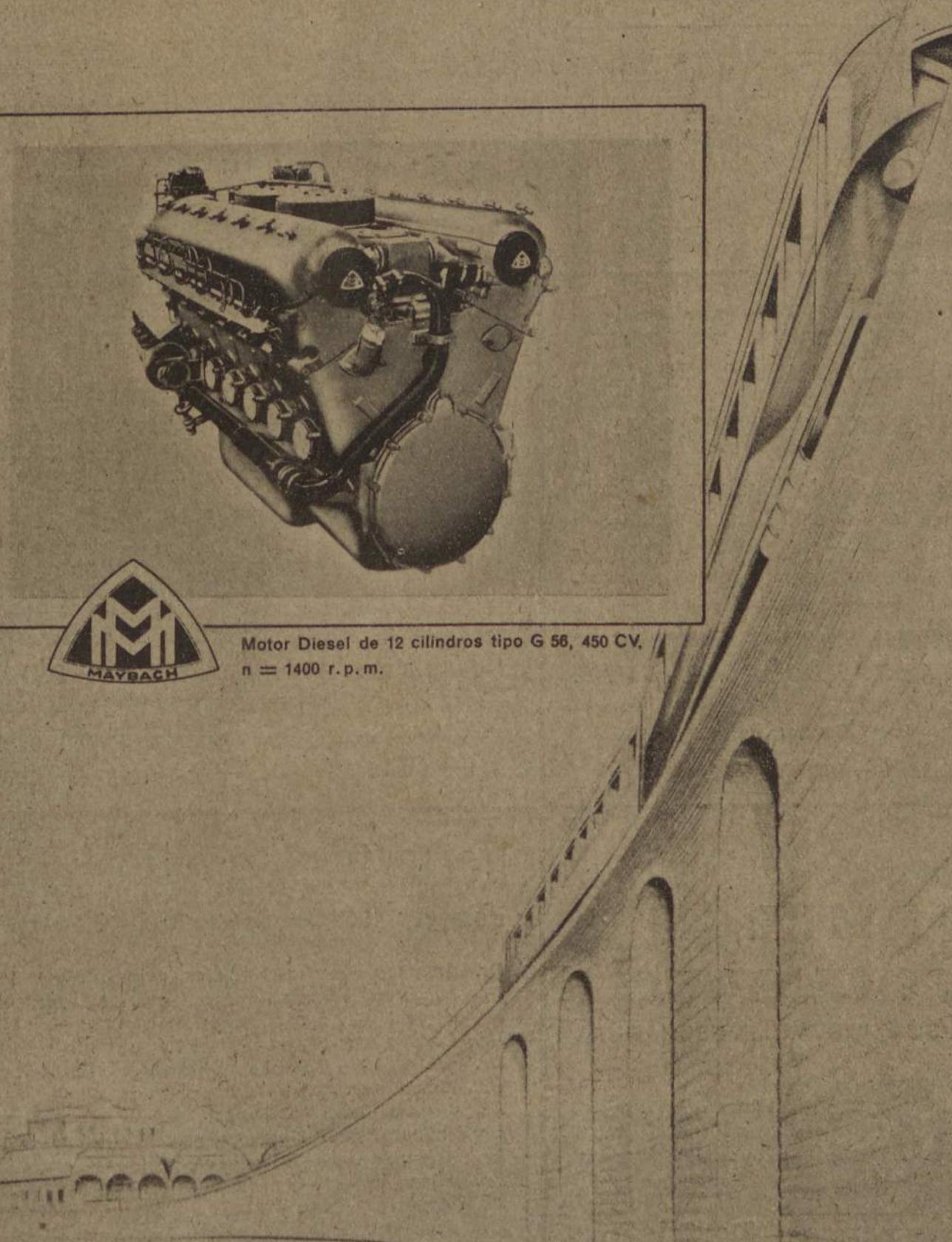
126, R. Ferreira Borges, 138 — Tel. 63631

L I S B O A

FILIAL — Rua de Campolide, 68-A, B e C — Tel. 4 4164



Motor Diesel de 12 cilindros tipo G 56, 450 CV,  
n = 1400 r.p.m.



# MAYBACH

ACCIONAMENTOS  
PARA AUTOMOTORAS

MAYBACH - MOTORENBAU · G · M · B · H · FRIEDRICHSHAFEN

VIDRAÇA-VIDROS-ESPELHOS  
TELEFONE 21518 P. B. X.

## CASA GÂNDARA

— DE —  
F. FERREIRA GÂNDARA

46-Rua de S. Paulo-48  
PRÓXIMO AO ARCO

LISBOA

## Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) EDIFÍCIO TODO

### DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

FALA-SE FRANCÊS Próximo da Estação do Caminho de Ferro e do mar. — Todos os confortos e comodidades recomendáveis. — Esplêndida sala de visitas. — Casa de banho em todos os andares. — Cosinha à Portuguesa. — Empregados a todos os Vapores e Combóios.

Gerente: FERNANDO RODRIGUES.

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 21616 — PORTUGAL

## QUERE DORMIR SOCEGADO ?

MANDE COLOCAR NA SUA PORTA UMA FECHADURA

## MARCA C. R. C.

Qualidade — Segurança — Perfeição

À VENDA NAS BOAS CASAS DE FERRAGENS

## TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12  
TELEFONE 26415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.ª CATARINA, 380

Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades  
rivalizando com as dos fabricantes  
ingleses, alemãis, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como  
fato feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo ca-  
minho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo  
parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem  
serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por este pro-  
cesso, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

## AUTOSIL

BATERIAS — RECONSTRUÇÕES

AUTO ELECTRICIDADE  
A. A. SILVA

AVENIDA 24 DE JULHO, 26-B, 26-C LISBOA

## Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.<sup>a</sup>

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA  
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA  
LISBOA

Sédo para onde deve ser dirigida tôda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL  
TELEFONE PRÁIA 4

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

## POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Armando Narciso — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas  
Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações — às 5 horas  
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora  
Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sifilis — às 6 horas  
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 3 horas  
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas  
Dr. Mendes Belto — Estômago, fígado e intestinos — às 4 horas  
Dr. Barros Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3 horas  
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas  
Dr. Silva Nunes — Doenças das crianças — às 5,30 horas  
Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese — às 2 horas  
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas  
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas

### ANÁLISES CLÍNICAS

## CASA DE EMPRÉSTIMOS SOBRE PENHORES E ANTIGUIDADES

Legalmente autorizada e com fiança

— JUROS DA LEI —

## JOSÉ MAYER

18. RUA DO LORETO, 20 — LISBOA — Telefone 2 2881

SECÇÃO DE OURIVESARIA E  
JOALHARIA ANTIGA E MODERNA  
— MOBILIÁS, PIANOS, ANTIGUI-  
DADES E OUTROS ARTIGOS

ESMALTES, TINTAS E VERNISES  
**"VALENTINE"**  
 ALVAIADES; PISTOLAS DE PINTURA  
**"GILLCAR"**

**Sociedade GILLCAR, L.<sup>DA</sup>**

Rua Nova do Almada, 81, 2.<sup>o</sup> — LISBOA

Telefones      Escritório: 2 6056  
                  Papelaria: 2 6067

**VIUVA MACIEIRA & FILHOS**

FÁBRICAS DE PAPEL PARA ESCREVER,  
 IMPRESSÃO, EMBRULHO E DE SACOS DE PAPEL

Armazem de Papéis pintados e estran-  
 jeiros e Papelão

PAPELARIA — Trabalhos Tipográficos  
 em todos os géneros. Únicos importado-  
 res do papel para cigarros «DUC»

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Rua da Madalena, 10 a 22 — LISBOA

*Kurt Parst, L.*<sup>da</sup>  
 RUA DA PRATA, 51-2.<sup>o</sup> — LISBOA

IMPORTAÇÃO — EXPORTAÇÃO

TELEFONES      2 6697  
                  2 2337

TELEGRAMAS:  
 «Porstus»

**WIESE & Co.**

“

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

“

RUA DO ALECRIM, 12

Telef. P. B. X. 20.181

FÁBRICA DE CAL A MATO E EXPLORAÇÃO DE PEDREIRA

DE

**J. J. Hilário de Sousa**

Telefone: BELEM 409 — RUA DO ALVITO, 144

(ALCANTARA) LISBOA — Telefone residência 4 9758

CAL EM PÓ de superior qualidade — CAL  
 EM PEDRA especial para estuques, trata-  
 mento de vinhas, lexivias, etc. — Pedra  
 rija, cascalho, murraça, granito, etc.

PREÇOS SEM COMPETÊNCIA

Execução rápida de qualquer encomenda

Telefone: 81-238

Telegrams: PREGADURA

*Empresa Progresso Industrial.*

SOCIEDADE ANÓNIMA DE RESPONSABILIDADE LIMITADA

Premiada nas Exposições Industriais: Pôrto,  
 1887; Lisboa, 1888, 1895 e 1932; Universais  
 de Paris, 1889 e 1900; S. Miguel, 1901

Rio de Janeiro, 1908

Fabricação mecânica de parafusos de tôda a  
 espécie, Porcas, Anilhas, Rebites, Escápulas,  
 Cavidas, Tirefonds, etc. — Material de fixação  
 para Caminhos de Ferro, Telégrafos e Telefones

23, 25, 25-A, Rua das Fontainhas, 27, 29

(Alcantara) LISBOA

**SOCIEDADE AGRÍCOLA DA  
 QUINTA DA CARDIGA, L.<sup>DA</sup>**

ADMINISTRAÇÃO E ESCRITÓRIO:

2 1334 — Praça Rio de Janeiro, 27

ESTABELECIMENTOS:

2 5650 — Calçada da Patriarcal, 24

4 4071 — P. Duque de Saldanha, 4 a 7

6 3210 — Rua Francisco Metrass, 6-C

Vinhos, Azeites e outros produtos da  
**QUINTA DA CARDIGA**

Telefone 2 3822

**Perdigão & Teixeira, L.<sup>da</sup>**

CABOS DE LINHO, PITA E CAIRO — LONAS,  
 BREU, ALCATRÃO E PIXE — CABRESTARIA

Obras de Esparto e de Palma, Archotes, Rafia,  
 Fio de Juta e Linho em Rama, Ceiras para  
 Lagares de Azeite, em Cairo e Esparto, Arre-  
 atas, Lategos, Cilhas, Prisões, Cordas de Carro,  
 — : — : — Cordéis, Cabeçadas, etc. — : — : —

Pincéis, brochas, fios de vela e linhol

1. Poco do Borratém, 3-LISBOA — Rua da Betesga, 2

# Companhia "Cimento Tejo"

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL  
FERRO PARA FUNDIÇÃO

Sede: RUA DA VITÓRIA, 88, 2.  
LISBOA

Filial: AVENIDA DOS ALIADOS, 20, 3.  
PORTO



ORGANIZAÇÃO  
CRIADA EXCLUSIVAMENTE  
para o serviço de mudanças

Embalagens de louças, cristais, quadros, espelhos, etc. Transporte de pianos e cofres com todas as condições de segurança

Pedir Orçamentos grátis

À Empresa

**RAUL GALAMAS, LTD.**  
CARROS AMARELOS  
RUA DA PRATA, 8-1.º — Telefone 2 8600

# Empresa de Sacos de Papel, Lda

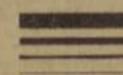
Sede — CALÇADA S. FRANCISCO, 29 a 37

Fábrica — R. POÇO DOS NEGROS, 75 e 77

Completo sortido de artigos de escritório, especializada em todos os fabricos de sacos e carteiras de papel, papelarias nacionais e estrangeiras, papeis grossos, — médios, finos e embalagens —

Pedidos pelo telefone 2 4411

NACIONAL FÁBRICA  
DE VIDROS DA  
MARINHA GRANDE  
PORTUGAL  
FÁBRICA DO ESTADO  
TELEFONE 18



CRISTAIIS DE FANTASIA —  
SERVIÇOS DE CRISTAIIS  
**VIDRARIA COMUM**  
LAPIDADO, GRAVADO,  
PINTADO E MOLDADO —  
A MAIS ANTIGA FABRICA  
DO PAÍS — FUNDADA EM  
1769 POR GUILHERME STEPHENS, SOB A PROTEÇÃO  
DO MARQUÊS DE POMBAL

FÁBRICAS DE VIDROS  
DE

# Ricardo dos Santos Galo, Filho

FABRICO MANUAL E MECÂNICO  
(FUNDADAS EM 1895)

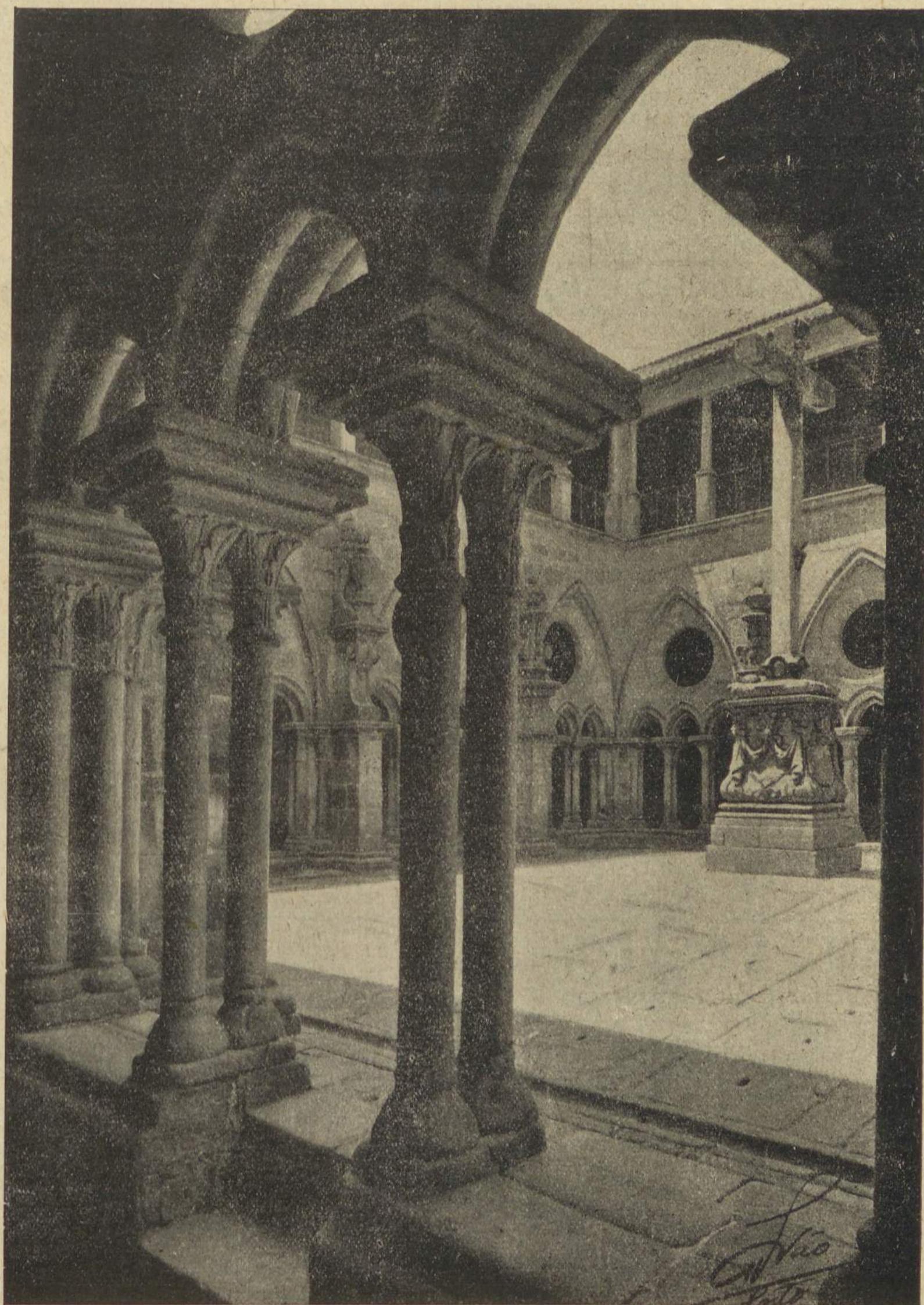
MARINHA GRANDE

Telefone 33

ARMAZÉM EM LISBOA

58-Calçada Marquês de Abrantes-60

Telefone 6 1729



PORTO — Interior da Igreja de S. Francisco

COMPRA E VENDA DE PROPRIEDADES      Recebimentos de Rendas, Hipotecas e Trespasse

## JOAQUIM RAMALHO

COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

ROSSIO, 93, 1.º-Dto.      Telefone 2 8421

## Manuel Lourenço Ribeiro

OFICINA MECANICA DE MADEIRAS, CABOS,  
—::— VASSOURAS E PINCEIS, ETC.. —::—

Calçada de D. Gastão, 9 — Telefone 38-296  
LISBOA

## MANOEL CARVALHO ROSA

Serviço de Fragatas no Rio Tejo e todo o serviço da sua  
especialidade — Barcos para transporte de Pedra, Cal,  
Areia e Tijolo — Fornecedor de Pedra de todas as qualida-  
des, Areia branca do Alfeite e Areia encarnada —

Escrítorio dos proprietários de fragatas:

**Alfandega de Lisboa - Telef 2 6597 - Alfandega**  
RESIDÊNCIA:

Rua Washington, 76, 2.º — LISBOA — Telef. 2 2488

## EUGÉNIO DESCAMPS, L.<sup>DA</sup>

Encadernações simples e de luxo — Livros  
em branco para escrituração comercial —  
Trabalhos tipográficos em todos os géneros

Largo de Santo António da Sé, 21, s/l  
Telefone 2 3149 — LISBOA

Telefone 2 5017

## CARLOS F. MEGA

SOLICITADOR ENCARTADO

Rua da Conceição, 120, 3.º-E. — LISBOA

## CENTENO & NEVES, L.<sup>DA</sup>

DROGAS, TINTAS E PERFUMARIAS  
PRODUCTOS QUÍMICOS E FARMACÉUTICOS

Fabricantes dos alvaiades: ZEBRA, FIEL e NAVIO  
204, 206, Rua da Prata, 208, 1.º — LISBOA  
TELEFONE 2 6058

## GOMES FERNANDES, L.<sup>DA</sup>

FÁBRICA LEÃO

Rua do Barão, 10 — P. B. X. 2 5242 — LISBOA

Únicos fabricantes e vendedores da já consagrada bebida

«PECEGUINHA»

## EMPRÉSA INSULANA DE NAVEGAÇÃO

Carreiras regulares entre Lisboa, Madeira e Açores  
SAÍDAS EM 8 E 23 DE CADA MÊS  
AGENTES EM LISBOA

## GERMANO SERRÃO ARNAUD

Avenida 24 de Julho, 2-2.º — Telefone 2 0214

Rua Augusta, 152 — Telefone 2 2149

Na Madeira BLANDY BROS & C. — Em S. Miguel BENSAUDE & C. Lda.

## 20.000 cegos há em Portugal

Uma grande parte por usarem óculos impróprios para os seus  
olhos — Quando se nota falta de vista deve-se consultar imme-  
diatamente um especialista e depois comprar os óculos na

**EXACTA, Lda., OCULISTA**  
**Depositário das lentes «Zeiss»**

## R. EUGÉNIO DOS SANTOS, 50

*Modesta da Cunha (Filhos), L.<sup>da</sup>*

Fabricantes de molas para automóveis

## Avenida Pedro Álvares Cabral, 37 (ao Rato)

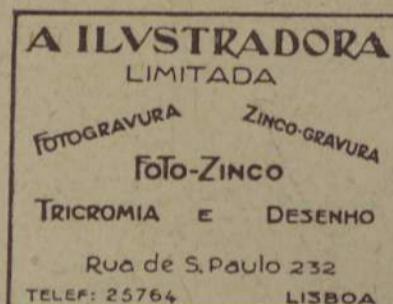
Telefone 6 3365 — LISBOA

## Júlio Batista Ribeiro

Agente de Compra e Venda de Propriedades

Rua dos Sapateiros, 128-2.º — Telefone 2 7135

NÃO COMPREM SEM O CONSULTAREM,  
POIS É UM TÉCNICO DE PROPRIEDADES



## JOSÉ MARIA RUIVO

Fragatas de aluguer para serviço de cargas e descargas

Escrítorio:  
Alfandega de Lisboa  
TELEFONE 2 2503

Residência:  
Travessa das Isabeis, 26  
LISBOA

TELEFONE 2 6814

## Carlos Ferreira Lopes & C.<sup>a</sup>

ARMAZÉM DE RETROZEIRO E MALHAS, TECIDOS  
NACIONAIS E ESTRANGEIROS

Rua da Madalena, 109-1.º      LISBOA

## JOSÉ MARIA GOMES & IRMÃO

Compra todas as qualidades de sucatas, Navios, Batelões e Fábricas  
para desmantelar, etc., etc. — Vende todas as qualidades de sucatas,  
tais como: Chumbo, Zinco em lingotes, Cobre, Bronze, Alumínio,  
Ferro forjado, fundido, etc., etc.

Escrítorio e Armazém em edifício próprio:

Rua Rodrigues Faria, 13 a 19 — Telefone 81.069  
(Junto à Cruz Vermelha)

Alcântara — LISBOA — Portugal

## ROUGE ALINE

É O PERFUME MELHOR E MAIS PREFERIDO

Depósito de perfumarias sómente para revenda

**A. GOMES**

Rua do Barão, 9 — Telefone 2 0749 — LISBOA



Fábrica Nacional  
de Cabos e  
Fios Eléctricos

**José Joaquim Martins**

FÁBRICA E ESCRITÓRIO:

Rua da Constituição, 302 — PORTO

TELE { FONE 8421  
GRAMAS «JOMART»

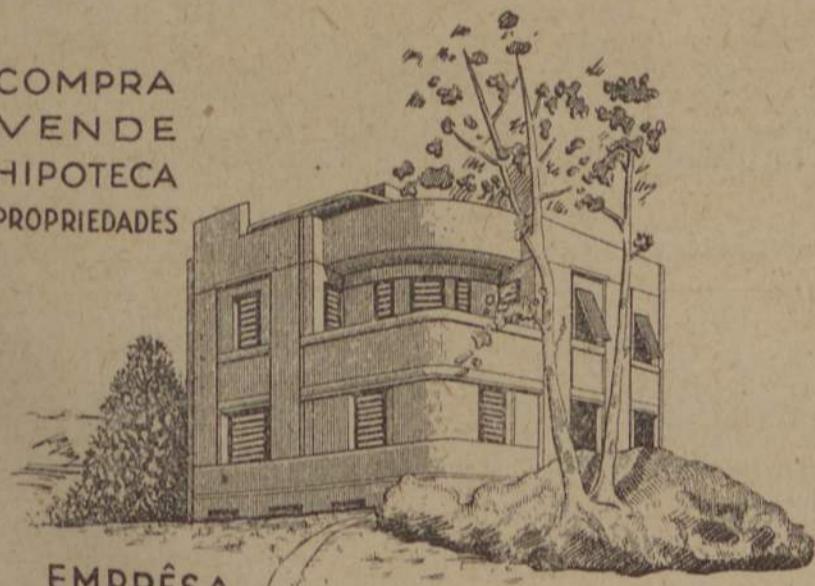


PREPARAÇÃO, COBERTURA E VULCANISAÇÃO DE CABOS E FIOS  
ELÉCTRICOS

FORNECEDORA DOS MELHORES  
ARMAZENISTAS E CASAS INSTALADORES DE MATERIAL ELÉCTRICO

A INSTALAÇÃO MAIS MODERNA E COMPLETA DO PAÍS

COMPRA  
VENDE  
HIPOTECA  
PROPRIEDADES



EMPRESA

**A HIPOTECÁRIA**

Agentes em todas as províncias do Norte



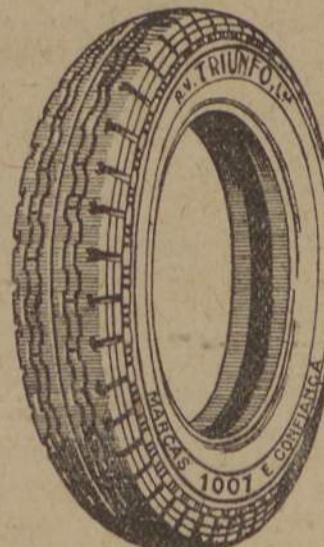
Av. Rodrigues de Freitas, 312

Telefone 4597

PORTO



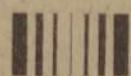
o melhor calçado para crianças!



DIRECÇÃO TÉCNICA:

**Manuel da Costa Pires**

Especializado nas principais fábricas  
— da América do Norte e Sul —



R. DE COSTA CABRAL, 2551 à 2559

Telefone 9347 — LISBOA

## AGRICULTORES

«Vital» é o adubo indispensável aos seus terrenos por conter grande quantidade de matéria orgânica e outras substâncias vegetais e marítimas, que lhes garantem o equilíbrio dos terrenos e o valor alimentício dos frutos

«VITAL» emprega-se em cearas, batatais, vinhas, pomares, hortas, etc.

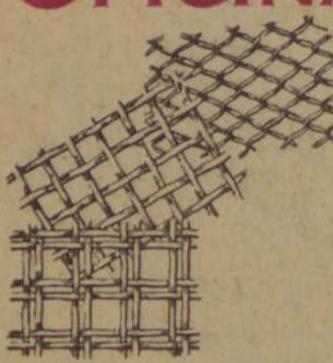
PEÇAM TABELAS E PROSPECTOS AO VENDEDOR LOCAL OU AO FABRICANTE

**JOSÉ FERREIRA COELHO**

FÁBRICA: AFURADA-GAIA — Telefone 33

Escritório: AV. DA REPÚBLICA, 1286 — GAIA — Telefone 3540

**OFICINA DRAGÃO**  
REDES,  
COLCHÕES  
ETC.  
EM ARAME



OFICINAS E ESCRITÓRIO:

R. Barão de S. Cosme, 53-55 — Tel. 4691

PÓRTO

Em Lisboa: TRAV. DAS ÁGUAS LIVRES, 14, 1.º-D. — Telef. 64538

LANIFICIOS

**AMANCIO  
SILVEIRA**

Gravatas **AJAX**

Nobre & Almeida, L.<sup>da</sup>

Rua Alexandre Braga, 88-1.º — Telefone 4590 — PORTO

## Nova Policlínica do Pôrto

RUA FERNANDES THOMAZ, 815  
PORTO — TELEFONE 555

••

Dr. Augusto Vizeu

Dr. Macias Teixeira

Dr. Claro da Fonseca

Dr. Albino Maia

Dr. Almeida Ferreira

Dr.ª D. Angelina de Sousa

## FÁBOR

Fábrica de Artefactos de Borracha, L.<sup>da</sup>

Manufactura de Artefactos de Borracha para todas as aplicações

Marcas: FÁBOR — PATENTE — VITAL

Telefone 9099

Telegramas «Fábor»

Rua Serpa Pinto, 195 — PORTO-Portugal

Telefones: MFERREIRA-Pôrto  
fone, 830-P. B. X.

## MANOEL FERREIRA

Acessórios para a Indústria  
Secção de Balanças  
Óleos de Lubrificação  
Cadinhos para Fundição

182, R. Mousinho da Silveira, 184

PÓRTO

Telefones: P. B. X, 409 e 4099

Telegramas: ADRIATICO

## Companhia Portuense de Ferragens

S. A. R. L.

SÉDE: 100, Rua de S. João, 108

SUCESSORA DA ANTIGA FIRMA

**DELFIN NEVES DE SOUSA**

Secção de Ferro. Secção de Ferragens. Secção de Drogas

ARMAZENS DE RETÉM:

Rua dos Mercadores, 146 a 150

Rua da Fonte Taurina, 90 a 96

Rua da Alfândega, 8

Rua da Alfândega, 7 a 11

Rua de Sousa Viterbo, 83 e 85

Largo S. Domingos, 60 e 62

Rua do Bolhão, 130, 27, 28, 29 e 30

Telefone 4021  
Telegramas: FARLEA

TELEFONE: 1959

## Casa das Linhas

S. A. R. L.

COMÉRCIO GERAL DE  
LINHOS E BORDADOS



IMPORTAÇÃO DE ALGODÃO  
EM RAMA DE TODAS AS ORIGENS

660, Rua Fernandes Tomaz, 664  
PORTO

## Corporação Internacional de Seguros

S. A. R. L.



AGENTES GERAIS EM PORTUGAL DA

Legal &amp; General Assurance Society, Ltd.



SEGUROS EM TODOS OS RAMOS



Avenida dos Aliados, 54-2.<sup>o</sup>  
PORTO

Telefones | 1374  
| 1384

Telegramas: CORPINSUR

## Ferreira, Corrêa & C.ª, L. da

CALDEIRAS E MÁQUINAS A VAPOR, MOTORES A GÁS POBRE  
E ÓLEOS PESADOS  
MÁQUINAS PARA TODAS AS INDÚSTRIAS  
REPARAÇÕES E TRANSFORMAÇÕES DE MÁQUINAS USADAS  
TUBOS EM AÇO PARA CALDEIRAS, FITA DE SERRA SUECA

Rua dos Caldeireiros, 128, 1.<sup>o</sup>

PORTO—PORTUGAL

Telefone 2018

## Mário Alves Ribeiro

IMPORTADOR E EXPORTADOR  
REPRESENTAÇÕES NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Rua Fernandes Tomaz, 545

PORTO

Telefones | 2242  
| 94 (Estado)  
Telegramas: INDUSCANTI

## Sociedade Mercantil e Industrial, L. da

Infante D. Henrique, 75-1.<sup>o</sup> — PORTO

FÁBRICA EM OVAR

Medalhas de OURO | Exposição Industrial Portuguesa — LISBOA  
Exposição Colonial Portuguesa — PORTO

Fábricas de descasque e preparação de arroz,  
de Pregaria e Refinação de Açúcar

IMPOR TAÇÃO DE BACALHAU

# ESPAÑA - S. A.

COMPAÑIA NACIONAL DE SEGUROS

AGÊNCIA GERAL DE LISBOA

RUA GARRETT, 17-1.<sup>o</sup>  
TELEFONE 25063

ESCRITÓRIOS DO PORTO

AV.<sup>a</sup> DOS ALIADOS, 162-1.<sup>o</sup>  
TELEFONE 5303

## SEGURADO DE VIDA

AS MAIS PERFEITAS MODALIDADES DE SEGUROS SOBRE A VIDA HUMANA

A apólice da «ESPAÑA — S. A. COMPAÑIA NACIONAL DE SEGUROS» estipula e garante:

- a) — A indisputabilidade da apólice, cobrindo o risco de morte duma forma absoluta, seja qual for a causa que a motive.
- b) — A progressividade do capital subscrito pela apólice, por meio dos seus Bonus Quinquenais de Capital Adicional.

OS SEUS COMPLEMENTARES DE SEGURO SOBRE A VIDA, QUE GARANTEM:

### NA INVALIDEZ DO SEGURADO:

- 1.<sup>o</sup> — A dispensa completa do pagamento dos prémios.
- 2.<sup>o</sup> — O pagamento duma renda anual de 12% sobre o capital subscrito pago em mensalidades antecipadas.
- 3.<sup>o</sup> — Morte por acidente: o pagamento do dôbro do capital garantido pela apólice, se a morte do segurado for causada por um desastre.

PEÇA PROSPECTO ELUCIDATIVO AOS ESCRITÓRIOS DA COMPANHIA

# Mineira Lisbonense, S. A. R. L.

SEDE: LISBOA — RUA DO COMÉRCIO, 8

Camisas

*Ajax*

REG.

«A CAMISA QUE REUNE  
CONFORTO E ELEGANCIA»*Artur Ferreira Dias*

Importação de toros e aduelas de  
mérmel «Corôas». Arcos de Ferro  
e Arame.—Aduelas de castanho  
—::—::— nacional —::—::—

Armazem e escritório:

RUA DO PILAR, 1 E 3  
VILA NOVA DE GAIA

Telefone 3467

End. Tel. ARFEDIAS

**Construtor Civil**

Encarregando-se da construção geral,  
com especialidade em obras de  
pedreiro e cimento armado, tanto  
no Pôrto como na província

ORÇAMENTOS GRÁTIS

**JOAQUIM FERREIRA MIRANDA**  
Lugar do Outeiro Rio Tinto (Gondomar)  
Chamadas ao telefone 13 — RIO TINTO

Telef. 3403

Teleg. JOPY — V. N. GAIA

**J. P. GOUVEIA**

VINHOS E SEUS DERIVADOS

EXPORTATEUR  
PORT WINE SHIPPER

VIN DE PORTO  
VERMOUTH  
BRANDY  
EAU-DE-VIE  
VIN DE TABLE

309, Rua Visconde das Devezas  
VILA NOVA DE GAIA

PORTUGAL

**PORTO  
RAMOS  
PINTO**

DEPOSITÁRIOS:

**Emprêsa Nacional de Vinhos do Pôrto, L. da**

VILA NOVA DE GAIA — Telefone 3000

AOS EX.<sup>mos</sup> SRS. ENGENHEIROS, ARQUITETOS, CONSTRUTORES CIVIS E PARTICULARES. QUEREIS UM PAVIMENTO ARTÍSTICO, SEM JUNTAS, EM MARMO-RITE **A?** — DIRIJAM-SE À FIRMA

**Carvalho & Serra, L.<sup>da</sup>**Avenida Fernão de Magalhães n.º 774  
PORTO  
TELEFONE 1127

OO

ORÇAMENTO GRÁTIS

CERRALHARIA MECÂNICA  
DE  
**Francisco Gomes de Carvalho**

Encarrega-se de todas as reparações e montagens  
em máquinas de vapor, terrestres, marítimas e fábricas de moagem. — Reparações em traineiras e rebocadores. — Todos os trabalhos concernentes à mecânica. — Especialidade em máquinas para indústria de moagem de trigo, centeio e milho.

RUA LUIZ CRUZ, 90 — Telefone 15747  
Lordelo do Ouro — PORTO

**A NACIONAL**  
DE  
**CARLOS S. CABRAL**  
FUNDADA EM 1896

FÁBRICA MECÂNICA DE SACOS DE  
PAPEL E PAPEIS PINTADOS138, R. José Falcão, 150 — Telefone 4717  
PORTOSACARIA FINA, PAPEIS DE EMBALAGEM E CARTÃO,  
PAPEIS PINTADOS PARA EMBALAGEM

**Aquecimento Central  
SISTEMA «IDEAL CLASSIC»  
CASA CASSELS**

**PÔRTO**

R. Mousinho da Silveira, 191

**LISBOA**

Av. 24 de Julho, 56

OS LANIFÍCIOS E GABARDINES  
**“ARAUTOS”**

SÃO OS MELHORES DO PAÍS

Rua de Passos Manuel, 259--Telefone 4146

P O R T O

*Fábrica de Malhas “A Nacional”*

António José Monteiro

Rua da Nataria, 36 — Telefone 15.774

P O R T O

**ANTÓNIO SEABRA**

Rua do Sobreiro--SENHORA DA HORA

**FÁBRICA DE GRUDES**

Telefone 79—S.ª Hora

**C A L C I M I T E**

O melhor contra a humidade, salitre e tortulho nos prédios

**ALVAIADE «LEME»**

O melhor para pinturas

DEPÓSITO:

**PROGARIA CARVALHO**

Rua do Almada, 448 — Telefone 5242 — P O R T O

**BRIQUETES «BONFIM» (sem fumo)**Combustível económico para COZINHA,  
especialmente destinado a «fogões abertos»  
(não «circulares») e AQUECIMENTO

Fábrica de Briquetes do Bonfim, Lda.

Rua do Monte do Bonfim — P O R T O — Telefone 2926

**ANTERO & CARDOSO**

RUA SANTO ANTÓNIO, 41-3.º

Armazéns: Rua Burgães, 345 — P O R T O

Desperdícios de algodão para limpeza de máquinas, arcos de ferro  
e aço de fardos de algodão, etc. — TODAS AS QUALIDADES

TELEFONE 1651

Telefone 2289

Telegrams: «Altamiro»

**ALTAMIRO & FILHOS**

99, Rua das Flores, 101 — P O R T O

COUROS E PELES—EXTRACTOS TANICOS—PRODUTOS QUÍMICOS  
TRIPAS SÉCAS—SOLAS E SALTOS DE BORRACHA, ETC.

**Máquina de escrever  
HALDA**

Satisfaz o chefe...  
... e a dactilógrafa**Sociedade Comercial Luso-Americanana, L. da****LISBOA**

Rua da Prata, 145

Telef. 25281

**PORTO**

R. Sá da Bandeira, 339

Telef. 1248

**MANUEL PAULO**

Comissões e Consignações

**ARTIGOS PARA CALÇADO**OLIVEIRA DO DOURO  
VILA NOVA DE GAIA**CASA DAS LOUÇAS**

Eduardo F. Barbosa

Casa especializada no fornecimento de Louças  
para Hoteis, Restaurantes, Pensões e Cafés.—  
Stock permanente para entregas imediatas.—  
Preços da Fábrica tabelados.—Armazém de  
Louças de Porcelana, Faiança, Esmalte e Alu-  
mínio, Vidros e Cristais, Serviços de Jantar,  
Chá e Café

333-Rua Formosa-333, (Em frente ao Bolhão)—Tel. 4937

P O R T O

Telefone 6888 (P. B. X.)  
Telegrams: ARSOUCA**Artur de Sousa, & C., L. da**

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Representantes gerais em Portugal de:  
ORGANON LABORATORIES, LTD.—LONDON

Escritório e Armazéns:

Rua Alexandre Braga, 56-2.º

P O R T O — P O R T U G A L

Produtos farmacêuticos — Agenciários  
de serviços aduaneiros — Representações

# Máquinas especiais para o tratamento racional do minério

Máquinas de Brita e redução com comando autónomo, totalmente blindadas, trabalhando sem poeiras, sobre fundações anti-vibratórias — Máximo rendimento mecânico e específico

SEPARADORAS electro-magnéticas para minério simples e complexo.

MESAS de concentração tipo «James», com vibrador ultra-sensível para finos.

PATENTES — Portugal, 20574 — Espanha, 158444.

CRIVOS de rês vibrantes garantidos sem poeira.

MOINHOS DE ROLOS amplamente calculados para se obter a máxima eficiência.

BRITADORES tipo «Blake» robustíssimos, em vários tamanhos.

GIGAS metálicas, tipo-pistão-pulsão de elevada capacidade.

MOINHOS DE BOLAS de vários tipos, Harding e normais com ligas 15 A e bolas especiais para os mesmos.

DESINTEGRADORES vários.

CELULAS DE FLUTUAÇÃO e compressores de ar para as mesmas.

Sobre consultas, estudos e orçamentos para todo o material mineiro

**SOCIEDADE DE FUNDIÇÃO E METALURGIA, L.<sup>DA</sup>**

Rua de S. João, 75

Teléfono 963

PORTO

## Desperdícios de algodão para limpeza de máquinas

### ANTES DA GUERRA...

Os desperdícios bons eram mais baratos 50 e 60 % do que o algodão em rama e no mercado abundavam as qualidades boas. Os nossos clientes eram sempre bem servidos.

### AGORA...

Com as dificuldades derivadas da guerra, os desperdícios são mais caros que o algodão em rama e as qualidades boas são geralmente esfarrapadas pelas fábricas produtoras, para os empregarem novamente como rama. É difícil, pois, conseguir uma uniformidade de lotes; todavia, a nossa casa emprega todos os seus melhores esforços no sentido de melhorar, tanto quanto as circunstâncias o permitem, as suas qualidades, satisfazendo assim, em parte, os desejos da nossa clientela.

### DEPOIS DA GUERRA...

Temos as melhores esperanças de poder manter os nossos serviços e melhorar mais ainda a nossa organização, para voltar a servir bem os nossos clientes. A nossa divisa então continuará a ser

**NÃO VENDEMOS O PREÇO,  
VENDEMOS A QUALIDADE**

Fábrica de transformação

B. FARGE, L.imitada  
Rua do Freixo, 1291—PORTO

Telefones { Urbano : 4494  
Estado : 197

# EMPREZA PREPARADORA DE ÓLEOS--S. A. R. L.

Especializada na preparação de óleos secativos

Avenida Comendador Teixeira de Matos |N.º 93

## MATOZINHOS

TELEFONE 47—MATOZINHOS

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECIDOS DE SANTANA  
DE

Silva Guimarães, Pereira & C.ª, L.ª  
Santana-Riba d'Ave

Tefef. 12-RIBA DE AVE-Estação de G. de Ferro-CANIÇOS (Norte)

Especialidade em riscado forte, percais para  
a África e panos alinhados para lençóis

Delegação no Pôrto: MURO DA RIBEIRA, 5 — Telefone 1008

TELEFONE 5658

**António Guedes da Silva**

MESTRE DE OBRAS

Encarrega-se de todas as obras de construção civil de jornal ou de  
empreitada. — PREÇOS MÓDICOS — Especialidade em Carpintaria

Rua d'Alegria, 144, 146

PORTO

## VIEIRA, AZEVEDO & C.ª

ARMAZEM DE PAPELARIA E  
OBJECTOS DE ESCRITÓRIO

Rua da Picaria, 56-58 PORTO Telefone 5222

## Pereira & Marques, L.ª

Oleos lubrificantes — Oleos para as Industrias  
textis — Cortumes e tinturarias — Desperdícios  
— Vaselinhas e parafinas — Céra Victoria em cai-  
xinas — Céra Reivax em latas de 17 kilos

107, Rua da Picaria, 109 — PORTO  
Telefone 6801

ARTIGOS DE BAKELITE

*Diamantino Gomes*

POSTAIS E ESTAMPAS EM  
PROFANO E EM RELIGIOSO

R. D. João IV n.º 812

Telefone 7708

PORTO

## Gaspar Natal

RUA DAS CAVÁDAS, 340  
PORTO

*Bernardo Alvaro de Mattos*

RUA FERNANDES TOMAZ, 525-527 — Telefone 1312

PORTO

POMADAS para calçado

ROSETE JUVENÁLIA

CAIXA S. SATURNINO

Limpa-metais JUVENÁLIA

Céra para soalhos e Oleados JUVENÁLIA

*Minérios do Norte, L.ª*

AGENTES COMERCIAIS  
CONCESSIONÁRIOS DE MINAS

PORTO

Céra de Linhas, Camurcines, Tintas rápidas e Cola Diabolina



Marca registada

**R E D E**

ondulada especial em ferro  
para construções de cimento  
armado, para toda a qualida-  
de de vedações e outras  
aplicações

Capucho Metálico «IDEAL»  
(REGISTADO)

**A PRODUTIVA**  
REGISTADA

JOSÉ DE MAGALHÃES  
Rua da Picaria, 27 — Telefone 91 — PORTO

Fábrica de Tintas e Vernizes

**A ESFINGE**  
DE  
Armando Gomes Pessanha

Fabrico especializado de tintas metálicas anti-corrosivas para ferro, da conhecida e afamada marca «ESFINGE» — Fábrica de tintas para fundos de embarcações de ferro e madeira, anti-corrosivas, anti-vegetativas, costados, tintas resistentes e altas temperaturas, esmaltes para interior e exterior, tintas de alumínio, vernizes, secantes e alvaiades

**Rua Rodrigues de Freitas**

Telefone P.ºB. X. — VILA NOVA DE GAIA

FORNECEDOR DA COMPANHIA DOS  
CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESESOFICINA DE CERRALHARIA  
DE**José Ferreira dos Santos**

Rua do Pinheiro de Campanhã, 428

Telefone 6517 — PORTO

Fabricante de tanques, bidons para azeite e óleo,  
em ferro preto e galvanizado, carrinhos para con-  
struções, forjas portateis, coberturas em ferro e  
colunas para electricidade

LOUÇAS ESMALTADAS

MARCA

**POPULAR**

DEPOSITÁRIO POR JUNTO:

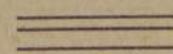
**Reynaud, Lemos & C.ª, L. da Sucr.**

Telef. 7546 — R. FORMOSA, 290-A — PORTO

Fábrica de Tintas e Vernizes



TINTAS E VERNIZES DE TODAS  
AS QUALIDADES E PARA TODAS  
—::— AS ESPECIALIDADES —::—

**Corporação Industrial do Norte, L. da****Rua de Bento Júnior**

Telefones 4594-8595 — PORTO

TELEFONE 6706

FÁBRICA DE TECIDOS DE SEDA

**A FURLANA, L. DA**

RUA CHAVES D'OLIVEIRA, 122

P O R T O

**DOMINGUES D'OLIVEIRA**

TIPOGRAFIA: Execução rápida e perfeita de todos os trabalhos tipográficos.  
ENCADERNAÇÃO: Todas as encadernações simples e de luxo, com a máxima perfeição  
Campo Mártires da Pátria, 114-A — Telef. 2412 — PORTO

**A PORTUENSE — Tipografia e Encadernação**  
Rua Conde Vizela, 80 — Telefone 7062 — PORTO

Telefone, 1331  
gramas: ESTANHO

**Augusto Dias & C.ª, L.da**

FERRO, FERRAGENS E METAIS  
— CARBONETO E CIMENTO —

Travessa da Bainharia, 10 — Rua de S. João, 136

CÓDIGO. { A. B. C. 6.º Ed.  
BENTLEY

**Afonso & C.ª, L.da**

MATERIAIS ELÉCTRICOS

INSTALAÇÕES DE FORÇA MOTRIZ E LUZ  
DINAMOS, MOTORES, ETC.

Escritório e Armazéns:

Rua da Fábrica, 76 — Telefone 6085  
PORTO

**NOVIDADE LITERARIA**

# História dos Descobrimentos Portugueses

por DAMIÃO PERES, prof. da Universidade de Coimbra

O mais actualizado livro sobre a acção portuguesa na descoberta do Mundo. Obra completa e concisa, de proporções razoáveis, exposição objectiva, ilustração abundante e larga informação bibliográfica esta

## HISTÓRIA DOS DESCOBRIMENTOS PORTUGUESES

é um livro extremamente útil a todos os portugueses que desejem conhecer um tão notável sector do grandioso passado de Portugal.

A HISTÓRIA DOS DESCOBRIMENTOS PORTUGUESES constará dum só volume com 320 páginas, que será posto à venda em 10 fascículos mensais. Cada fascículo conterá além das 32 páginas de texto em excelente papel, um cromo e oito estampas em papel «couché» fora do texto.

**PREÇO DE CADA FASCÍCULO . . . . . 10\$00**

ASSINA-SE NAS LIVRARIAS, OU, DIRECTAMENTE NA

**PORTUALENSE EDITORA, S. A. R. L.**

LARGO DOS LOIOS, 91 — PORTO

**TABÚ**  
CAMISAS

**Camisolandia**

R. de Santa Catarina, 174 — PORTO

## VENCEDOR

A marca que garante o melhor  
Carvão Vegetal preparado para gasogénio  
Exclusivo de: ANTÓNIO DE OLIVEIRA E SOUSA  
Escrítorio: Praça da Liberdade, 128-4.º  
Telefone n.º 2246  
Pôsto de abastecimento: Trav. de Alferes Malheiro, 21 — PORTO

## PALLADIUM

**SALÃO DE CHÁ E CAFÉ**

**Rua de Santa Catarina, 61 a 75**

**PORTO**

Salões de chá e café, restaurante e bilhares

Chás dançantes no seu Salão nobre

TODOS OS ARTIGOS PARA A ELECTRICIDADE...  
FIOS, CABOS E ARTIGOS DE BAKELITE

# SIMAEEL

Sociedade Imp. M. e Artigos Eléctricos, L.<sup>da</sup>

RUA FERNANDES TOMAZ, 232  
TELEFONE 6895 - PÔRTO

SERRAS PARA METAIS  
FERRAGENS PARA CONSTRUÇÃO CIVIL  
METAIS EM CHAPA, TUBO, CAVILHAS, BARRAS E PERFIS  
PARAFUSOS PARA TODOS OS FINS. PORCAS  
ARAME DE COBRE, LATÃO, AÇO E METAL BRANCO  
SABÃO DE PULIR. POMADA DE LUSTRAR. RODAS DE PANO  
AÇOS FINOS. PEDRAS DE AMOLAR  
ARAME COBREADO. ETC.

*Antónia Pinto de Mesquita, L.<sup>da</sup>*

(Casa fundada em 1906)

PÔRTO



ECONOMIA DE FORÇA MOTRIZ  
ECONOMIA DE LUBRIFICANTE  
FACILIDADE NO ARRANQUE

Representantes exclusivos  
para Portugal e Colónias

★ MAIOR CARGA REBOCADA  
MAIOR VELOCIDADE

ROLAMENTOS DE ESFERAS E DE ROLOS  
PARA TODAS AS APLICAÇÕES INDUSTRIALIS

APLICAÇÃO RECOMENDADA EM CARRUA-  
GENS DE **CAMINHO DE FERRO**

★ NENHUM DESGASTE NOS VEIOS  
★ NENHUM AQUECIMENTO  
AUSENCIA DE REPARAÇÕES

**SOCIEDADE SKF LIMITADA**

150, AVENIDA DOS ALIADOS, 152 — PORTO — Telef. 396 ■ Teleg. «Eskaef»

Estanho »CABREIROS«

Madeiras, Contraplacados e Materiais de Construção

**Industrial Mineira de Valbom, Lda.**

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

CONCESSIONARIA DE MINAS E OFICINAS  
— DE TRATAMENTO E FUNDIÇÃO —

**JÚLIO NOGUEIRA**

ESCRITÓRIO :

**RUA ALEXANDRE BRAGA, 56-1.º**  
Telefones, 1271 e 1356  
**PORTO — PORTUGAL**

**2313 — R. S. Roque da Lameira — 2357**

Telefone 1613 — PORTO

End. «NOZES»



FRANCISCO TORRINHA  
**DICIONÁRIO**  
O último Dicionário  
aprovado oficial-  
mente para uso das  
escolas de todo o  
país :: :

Livraria SIMÕES LOPEZ  
DE  
Domingos Barreira  
119, Rua Almada  
P O R T O

**José Pereira Martins**

& COMP.ª, LIMITADA

ESTORES DE MADEIRA

FÁBRICA

Rua D. Afonso Henriques, 2089

**CORIM — ERMEZINDE**

ESCRITÓRIO

Praça da Batalha, 90-1.º — PORTO



**Alexandre Pinheiro da Rocha**

Calçada do Areinho

Logar de Sá

Oliveira do Douro

Vila Nova de Gaia



**Erling Leif Krohn**

**Rua do Bomjardim, 371-1.º — PORTO**

Telefone 6947

Representante de acreditadas fábricas estrangeiras de :

PAPEIS DE TODAS AS QUALIDADES — POS-  
TAIS DAS MELHORES PROCEDÊNCIAS —  
CROMOS, ESTAMPAS RELIGIOSAS, etc., etc..

Único distribuidor para Portugal e Colónias  
do papel de fumar «SETE ? SEIS»

Telefone: 16 — Oliveira do Douro

End. Teleg. VINCES

Telefones } Escritório, 4375  
Alfandega, 4267

TELEFONE N.º 2011

**Vieira, Santos & Coelho, L.<sup>da</sup>**

Agentes de transportes internacionaes

Despachantes oficiais

DESPACHOS, BARCAGENS E SEGUROS  
COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

AGENTES DE NAVIOS

Escritório

RUA INFANTE D. HENRIQUE, 45-1.<sup>o</sup>

PORTO

**COIMBRA-HOTEL**Tele | gramas: COIMBRAHOTEL  
fone: 2706 supl.**HOTEL AVENIDA**Tele | gramas: HOTELAVENIDA  
fone n.º 2155

Proprietário-gerente:

**FILIPE PAIS FIDALGO**  
Avenida Navarro — COIMBRA

DIÁRIAS DESDE 35\$00

**Drogaria Rodrigues da Silva, L.<sup>da</sup>**AVENIDA NAVARRO, 53-1.<sup>o</sup>  
COIMBRAFornecimentos a farmácias  
e hospitaisPRODUTOS QUÍMICOS — ESPECIALIDADES FARMACEUTICAS E  
PERFUMARIAS**Joaquim Franciaca de Oliveira, L.<sup>da</sup>**

Sede — Avenida Dr. Joaquim de Melo — ÁGUEDA — Telefone 15

Escritórios Centrais em COIMBRA

ALUGUER DE: Automóveis, Camionetas de carga e Auto-Carros de luxo para passeios e excursões

Garagem de Recolha, Óleos e Gasolina

**Carreiras diárias de AUTO-CARROS entre**Pôrto — Penafiel — Amarante — Vila Real  
— Régua — Armamar e S. CosmadoPôrto — S. João da Madeira — Agueda  
— Anadia — Coimbra — Pombal e LeiriaCoimbra — Bussaco — Santa Comba Dão  
— Tondela e Viseu

Coimbra — Foz do Dão e Santa Comba

Viseu — Campo de Besteiros e Caramulo

Serviço combinado com CAPRISTANO & FERREIRA, L.<sup>da</sup>

Porto - Lisboa

e J. M. DA FONSECA, L.<sup>da</sup>

Coimbra-Vide

**FILIAIS:** PORTO — Rua Rodrigues Sampaio, — 159  
Telefone 6954

COIMBRA — Rua da Sofia, 149 — Telefone 1200

LEIRIA — Rua Dr. Correia Mateus — Telefone 246

VISEU — Largo General Carmona

**AGENCIAS DE:** S. JOÃO DA MADEIRA — Olímpio  
F. Gomes — Telefone 39

OLIVEIRA DE AZEMEIS — Alberto Marques

ALBERGARIA-A-VELHA — João Vidal &amp; Filhos

AVELÃS DE CAMINHO — Lino F. Pinto

ANADIA — José Mira

CERNACHE — Bernardino G. Silva — Telefone 1

POMBAL — Carlos Rapista — Telefone 46

AMARANTE — Hotel Príncipe — Telefone 9

VILA REAL — Pastelaria Gomes

MORTAGUA — Mário de Figueiredo

SANTA COMBA DÃO — Café Oliveira

TONDELA — João Cardoso Torres

TELEFONE 873

**José Domingos Baptista & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>**

CERRALHARIA E FUNDIÇÃO

135, Rua do Arnado, 155 — COIMBRA

FÁBRICA ANDORINHA (Descasque de Arroz)

*João Vieira & Filhos*

Rua João Machado — Telefone 3256 — Coimbra

*Marques & Filho, L.<sup>da</sup>*

ARMAZÉM DE SUCATAS — Compra e vende: Papel, Trapo, Ferro, Metais, Chumbo, Ossos, etc. Compra automóveis inutilizados

Rua do Carmo, 74 COIMBRA Telefone 3725

A ESTATUÁRIA ARTÍSTICA DE COIMBRA, L.<sup>da</sup> — Frutuoso

Exportação para o Continente, Ilhas e Ultramar — Fábrica de Estatuetas, Bustos e Imagens em Terracota — Especialidade em Faianças Artísticas

Escritório e Armazém: 28, R. Rosa Falcão, 30 (Junto ao Palácio da Justiça) — Fábrica: Rua do Arnado, 147 — Telefone 3768 — Apartado 33  
COIMBRAPENSÃO ALMEDINA  
LARGO DAS OLARIAS, 2 — COIMBRAO proprietário: JOÃO MARQUES GUIMARÃES  
Diárias desde 27\$00 — Almoços com vinho 12\$, Jantares com vinho 13\$LUSA ATENAS, L.<sup>da</sup>  
ARMAZÉM DE MERCEARIA E PAPELARIA  
Rua do Arnado, 142 COIMBRA Telefone 2126Tele fone n.º 35  
gramas: «Roquebral»João ROQUE CABRAL  
Rua dos Bombeiros Voluntários — COVILHÃ - Portugal  
APARTADO 18**T A B E L A D O S**

Vende qualquer quantidade e envia amostras de FATOS, SOBRETUDOS, VESTIDOS e CASACOS de senhora a

**CASA PINTASILGO — Covilhã**

TELEFONE 340

**Cristiano Cabral Nunes**

Fábrica de Lanifícios

Rua Pedro Alves

COVILHÃ — Portugal

Telefone 221

Teleg. «Atojan»

*António Rodrigues Jota*

Fábrica de Lanifícios — Artigos finos

(Portugal)

COVILHÃ

**J. B. Terenas & Filhos, L.<sup>da</sup>**

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

Telef. 346

COVILHÃ

**Jerónimo Dias Freire**

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

Telefones: Residência 332, Escritório 332, Fábrica 517  
COVILHÃRepresentado em LISBOA por JOSÉ MARIA  
DE SOUSA / Rua S. Nicolau, N.º 23-3.**ANTÓNIO DA CRUZ IGNACIO**

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

Telefone 209

COVILHÃ

**INDUSTRIAL MARMORIZISTA COVILHANENSE — Covilhã**

Maquinismos modernos movidos a electricidade — Executam-se todos os trabalhos em marmores — Pedras para móveis — Cantarias em todos os géneros — Jazigos, ossários, esculturas e tudo o respeitante a esta indústria — Orçamentos grátis — Oficina e Depósito ao SINEIRINHO

**CASA DO LEÃO (NOME REGISTADO)  
FRANCISCO A. OLIVEIRA**

Telegramas: «Casa Leão» — Telefone: 228 — COVILHÃ

Artigos Sanitários = Materiais de Construção  
Correspondente dos Bancos | Borges & Irmão, de Lisboa  
Português do Atlântico**Manual do Viajante em Portugal**Pedidos à Gazeta dos Caminhos de Ferro  
ou ao seu autor Carlos d'Ornellas,  
Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

TELEFONE 61

Telefone 250

**José Esteves Fiadeiro, L.<sup>da</sup>**

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

COVILHÃ—PORTUGAL

TELEGRAMAS: PENTEADORA-COVILHÃ  
 FONES: COVILHÃ-59  
 UNHAIS DA SERRA - 3

**Sociedade Industrial  
de Penteação  
e Fiação de Lãs, L.<sup>da</sup>**

FÁBRICA «A PENTEADORA»  
 UNHAIS DA SERRA

ESCRITÓRIO: COVILHÃ  
 RUA CONSELHEIRO SANTOS VIEGAS

COVILHÃ (Portugal)

Telefone 145

**V.<sup>a</sup> José Alvaro de Moraes & Filhos**

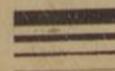
FÁBRICA DE LANÍFIOS

COVILHÃ

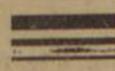
**ANTÓNIO GOMES**

ULTIMAÇÃO DE LANIFICIOS

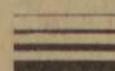
COVILHÃ

**AUTO COVILHÃ****MANUEL CONDE**

ESTAÇÃO DE SERVIÇO  
 OFICINAS DE REPARAÇÕES



GAZOLINA, ÓLEOS, PETROLEO  
 SCHELL E ACESSÓRIOS



TELEFONE 444

Telefone: 386

Apartado: 46

**FÁBRICA DE MUNGOS**  
 DE  
 Francisco Roque da Costa Junior & Filhos, L.<sup>da</sup>

CASA FUNDADA EM 1908

COVILHÃ—PORTUGAL

**Sociedade de Lanifícios do Norte, L.<sup>da</sup>**

FÁBRICAS EM TORTOZENDO  
E UNHAIS DA SERRA

TELEFONE 23

**Sociedade de Lanifícios  
do Tortozendo, L.<sup>da</sup>**

FÁBRICA A VAPOR DE TINTURARIA E ULTIMAÇÃO

TORTOZENDO

Tele { gramas: VIUVA MARTINS-SEIA  
fone: 20-SEIA

**Viuva Martins & F.<sup>os</sup>, L.<sup>da</sup>**

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

SEIAS-S. ROMÃO

**Empréesa Mineira SIRIUS, L.<sup>da</sup>**

Serra da Estréla — VALESIM

LOJA POPULAR  
**FONSECAS SUCESSORES**  
(CASA FUNDADA EM 1874)

Mercearia, Fazendas brancas, Lanifícios,  
Miudezas, Drogas, Tintas, Ferragens, Loiças,  
Vidros, Papelaria, Chapeus e Guarda-sóis

Preços os mais resumidos

**Mercearia Triunfo**

JOÃO MENDES CORVEIRA

VINHOS, FERRAGENS E CALÇADO

Telefone N.<sup>o</sup> 9**Moura & Baptista, L.<sup>da</sup>**

Fabricantes de Lanifícios

TORTOZENDO

Telefone N.<sup>o</sup> 8**Claudio Souza Rebordão**

(Firma fundada em 1913)

FÁBRICAS DE LANIFÍCIOS

TORTOZENDO

Telefones | Tortozendo: 39  
Covilhã: 123

**JOÃO PONTIFICE**

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

TORTOZENDO

**A QUEM**

V

Não saia do país sem levar  
o Manual do Viajante em  
Portugal, valiosa e instrutiva  
publicação para o viajante.

I

Contém mapas e plantas  
suficientes para o turista  
estudar o que de bom tem  
o seu país.

A

À venda em  
todas as livrarias do país e  
na redacção da *Gazeta dos*

J

*Caminhos de Ferro*, Rua  
da Horta Sêca, 7—LISBOA

A



juntamente com a sua interessante coleção de calçado para Homem e Senhora, APRESENTA os mais bonitos e variados modelos para menina e criança

## Sociedade Mineira Invicta, L.<sup>da</sup>

OFICINA DE TRATAMENTO E FUNDIÇÃO DE MINÉRIOS

Lugar de Portocarreiro — Ermezinde

Telefone: 228 — Telegramas — INVICTA

TELEFONE 7409

## Francisco José da Costa

REPRESENTAÇÕES

R. Sá da Bandeira, 142-2.<sup>o</sup> E.—PORTO

“CROMAGEM S. MARÇAL”

DE

C. Ferreira da Silva & C.ª, L. da, Sucr.ª

Bêco de S. Marçal, 6—PORTO — Telefone 5341 (P. B. X.)

Indústria de cromagem, niquelagem, metalurgia, latoaria, dourador e oxidar. — Fabrico de Sabão marca «Tilde S. Marçal», para polir metal e ferro

*malha-*  
**Maber**  
porto

Fábrica de  
malhas exteriores

RUA DE STA. CATARINA, 1117.

Telefone 1785

Revendedor autorizado  
dos aparelhos de Rádio  
TELEFUNKEN

Reparações de aparelhos de Rádio de todas as marcas  
—::— Serviço de ampliações sonoras — Acessórios —::—

ORÇAMENTOS GRATIS

HORÁCIO BARBOSA

COMISSÕES REPRESENTAÇÕES

## A MODA DO PÓRTO SOUSA, GONÇALVES & C.ª, L. da

Lanifícios, calçado e outros artigos

Representações

R. Santa Catarina, 130-2.<sup>o</sup> — PORTO — Telef. 6068

## OPCA

Estudos e Construções

ALIADOS, 54

Telefone 4410 9. B. X. PORTO

## A Carvoeira Carlos Begonha, L.<sup>da</sup>

PORTO-R. do Infante D. Henrique, 61-2.<sup>o</sup> — Telef. 2133

CARVÃO PARA COSINHA E AQUECIMENTO, CHAUFFAGE COKE DE GAZ, BRUIQUETES — CARVÃO PARA INDUSTRIA: CARDIFF—HULL—NEWCASTLE—COKE FUNDIÇÃO ANTRACITE, FORJA — Optimas qualidades

Telefone: 7887 P. B. X.

## SAPATARIA PÓRTO

A casa melhor sortida em todas as qualidades de calçado popular e de luxo a preços excepcionais

143, Rua de Cedofeita, 145

Filial: 879, R. Fernandes Tomás, 881

Pôrto



LANIFÍCIOS PARA HOMEM E SENHORA. GABARDINES. CAMI-SARIA. CALÇADO

## PADRÕES EXCLUSIVOS

Enviam-se amostras para todo o País

## Teixeira & Meira, L.<sup>da</sup>

R. FERNANDES TOMAZ, 515



DEPOSITÁRIOS:

NO SUL VASCONCELOS & C.<sup>A</sup>

RUA ANDRADE, 50-B

TELEFONE 51063 - LISBOA

NO NORTE ACOR, L.<sup>DA</sup>

RUA FERNANDES TOMÁS, 405

TELEFONE 2815 - PÓRTO