

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 20158; Direcção: 2 7520

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

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

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

1419



1—FEVEREIRO—1947



ANO LVIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

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

Números atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

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

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Perspectivas do tráfego de trânsito pelo porto de Lourenço Marques, pelo Coronel de Eng. ^a Alexandre Lopes Galvão.	183
Notícias de Espanha, por D. Juan Cabrera.	186
A fusão das emprêsas ferroviárias	187
Justíssima homenagem ao sr. José da Costa Guerreiro	187
Há 50 anos	188
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	189
Imprensa	189
Vida Ferroviária	189
Feira Internacional de Bruxelas	189
Espectáculos.	189
Recortes sem Comentários	190
Parte Oficial	192

Perspectivas do tráfego de trânsito pelo porto de Lourenço Marques

Pelo Coronel de Engenharia ALEXANDRE LOPES GALVÃO

A publicação do Relatório da Administração dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique referente ao ano de 1944, há pouco apresentado, veio por em foco o porto de Lourenço Marques nas suas relações com os países vizinhos.

A importação por Lourenço Marques para a zona da competência do Transval registou neste ano 195.461 toneladas. Em relação à totalidade da importação para aquela zona, a mercadoria que passa pelo nosso porto representa apenas 43,7 %, ficando assim desfalcado em 3,8 % nos termos da Convenção existente entre os dois países (47,5 %).

O caso não foi esporádico. Em 1942 já a participação no tráfego total fôra só de 46 %, e no ano seguinte ainda baixou para 42,7 %.

Em quantidade a quebra foi muito sensível se a compararmos com o ano de 1942. Com efeito, em 1942 a tonelagem importada foi de 281.978 toneladas e em 1944 somente 195.461 toneladas.

A que atribuir esta diminuição de tráfego?

Em primeiro lugar à falta de navegação; em segundo lugar, às dificuldades postas à livre circulação das mercadorias, pelas exigências das licenças de exportação dos países de origem; em terceiro lugar pela defesa, sempre presente, dos portos

da União contra a concorrência que lhe faz o porto estrangeiro de Lourenço Marques.

E' de notar, que enquanto que a quantidade de mercadorias trazida pelos navios para o porto de Lourenço Marques diminuía, o número de navios que o demandam aumentava e aumentava grandemente. Aumentava porque as Autoridades da União faziam seguir para Lourenço Marques os navios em lastro para carregarem neste porto o carvão que deviam meter em Durban e que este porto lhes não podia fornecer. Por vezes não cabiam na rada de Durban os navios que demandavam o porto.

E como era natural, dava-se preferência à carga que os navios levavam ao porto em lugar de os deter à espera de carregarem carvão.

No ano de 1943 demandaram o porto de Lourenço Marques 470 navios e em 1944 561, ou sejam mais 91 navios, do que no ano anterior.

A importação global para a zona de competência também diminuiu, não obstante os esforços das autoridades da União e das Empresas Mineiras para produzirem a maior quantidade possível de ouro.

A quantidade de minério ia diminuindo. Dois factos influíam na diminuição da produção; a falta de mão de obra e a necessidade de poupar os materiais em armazém,

os quais não podiam ser substituídos. Em 1942 foram tratados 67 milhões de toneladas de minério; em 1943 só 63 milhões e em 1944 58,5 milhões. Os lucros das explorações mineiras sofriam consequentes fortes reduções. Em 1942 o ouro extraído valia 43,7 milhões de libras; em 1943, 38 milhões e, em 1944, 33 milhões apenas.

Não nos diz o Relatório, apesar do extenso inquérito que faz à vida económica da União, quantos indígenas trabalharam nas minas naqueles anos. O número de trabalhadores indígenas portugueses aumentou de ano para ano. Em 1942 andavam nas minas 97.500 pretos e em 1944 esse número elevava-se já a 102.900. Os indígenas da União eram substituídos pelos indígenas portugueses, porque eram desviados naturalmente para as indústrias de guerra, que na União tomaram formidável incremento.

O trabalho nas minas é cada vez mais penoso.

Já nesse ano se trabalhava a cerca de 13.000 pés de profundidade, ou seja a mais de 4.000 metros. A extração de minério andava já muitos metros abaixo do nível do mar!

* * *

Agora todas as atenções se voltam para a província de Orange, região pastoril por excelência, onde a vida boer corria tranquila. A descoberta de filões auríferos nesta província produziu um grande alvoroço em toda a União. É um novo «*el-dorado*» que se anuncia.

Os trabalhos de pesquisas estão em curso e várias companhias há já formadas para explorar os jazigos reconhecidos.

O ilustre director dos transportes da nossa Colónia expressa a opinião de que esta nova actividade mineira não interessa ao porto de Lourenço Marques por estar fora da sua zona geográfica. Quem deve naturalmente beneficiar dessas actividades são os portos de East-London e Port-Elizabeth, por mais próximos.

Parece-nos, porém, que não é para pôr de parte a ideia de o nosso porto e ca-

minho de ferro compartilharem do seu tráfego.

Do mesmo modo que os portos da União estão compartilhando do tráfego da zona de competência do Transvaal, toda ela no âmbito geográfico do nosso porto, também este pode ir compartilhar do tráfego da zona geográfica dos outros.

Moçambique pode jogar com um elemento que de dia para dia adquire maior valor — a mão de obra indígena que podemos ceder em mais larga escala, já que não nos decidimos a dar-lhe emprego dentro da própria colónia em proveito próprio.

A presente Convenção regula o fornecimento da mão de obra só para o Transvaal. Substitua-se a Convenção por outra que permita o fornecimento também ao Orange. Em lugar de 100.000 trabalhadores anualmente distraídos para o serviço das minas, eleve-se aquele número para 150.000, destinando 50.00 para o Orange.

* * *

Se uma nova Convenção nos fizer participar no tráfego das zonas auríferas do Orange, o futuro do porto de Lourenço Marques ficará assegurado por largos anos. O sr. Director Geral dos Transportes está por outro lado confiante em que o acordo de Bretton Wood, fixando o princípio de ser o padrão ouro a base reguladora do valor das moedas de cada país, assegurará ao ouro a sua posição de privilégio e por isso dará às minas dos campos auríferos do Transvaal vida mais prolongada e mais activa, tendo como consequência uma reviviscência de tráfego que desde o começo da guerra tem estado em declínio, como se viu. Entretanto vai-se pensando em novos empreendimentos no nosso território, que garantam vida desafogada ao porto e ao caminho de ferro.

Supõe o sr. Director Geral dos Transportes que os terrenos montanhosos do interior da colónia entre o Limpopo e o Save sejam mineralizados e que para os explorar se justifique a construção de uma linha férrea que se ligue ao caminho de

ferro do Limpopo pelo Guijá e consequentemente a Lourenço Marques.

A este propósito convem relembrar a opinião do falecido general Freire de Andrade, geólogo notável que bem conhecia Colónia por a ter governado por largos anos. Dizia ele que o movimento geológico que ocasionou as montanhas dos Libombos e das montanhas que os prolongam para norte, trouxe consigo o desaparecimento, por erosão, de diversas camadas que mergulhavam no Oceano.

Daí vem o encontrar-se, por exemplo, o carvão do lado de oeste das montanhas do nosso território e não se encontrar do lado a leste das mesmas. As camadas carboníferas devem ter sido arrastadas para o mar. Nem carvão, nem ouro, nem outros minérios se têm encontrado. Não têm faltado, porém, infructíferas pesquisas e sondagens em território português.

* * *

Uma ligação que seguramente daria muita vida e muito tráfego ao porto e ao caminho de ferro de Lourenço Marques seria a do caminho de ferro do Selati com a rede da Rhodésia, por Nicolson-Neck.

E nesse sentido são de recomendar negociações na primeira oportunidade. A Rhodésia tem tudo a ganhar com essa ligação, e até o próprio Transvaal que veria tornar rendosa uma linha, a do Selati, que pouca vida hoje tem, dando por ventura prejuízo a sua exploração. Mas, contra as regras da lógica lutam, vencendo, os nacionalismos exacerbados.

O melhor fiador das prosperidades de Lourenço Marques continua a ser a mão de obra indígena. E para nós de pouco serve, enquanto se não iniciarem obras de fomento como a delineada e mandada executar por João Belo, que a morte tão cedo levou e com ele o plano por ele delineado. Foi pena.

* * *

O tráfego de exportação do Transvaal está dando muito movimento a Lourenço Marques, mas dá-lhe muito pouco rendimento. O principal minério que ao porto afluí é o carvão. A exportação de carvão para Lourenço Marques em 1944 elevou-se à bonita cifra de 2.410.129 toneladas! O total da exportação da União pouco excedeu os 4 milhões de toneladas. Lourenço Marques recebeu por isso mais de 50 %, do total exportado. Também os minérios pobres afluem ali em grande abundância. Mas as tarifas aplicáveis a este género de tráfego são reduzidíssimas, porquanto foram elaboradas nos tempos áureos da exploração ferroviária, quando afluíam a Lourenço Marques vãos e vãos destinados ao transporte das mercadorias de além mar para o interior do Transvaal.- Hoje dá-se precisamente o contrário: os vãos seguem vãos para o Transvaal para trazerem mais e mais carvão para Lourenço Marques. Cereais como o milho e frutas frescas como as citrinas pouco aparecem, apesar do magnífico frigorífico que no porto se construiu para as receber.

É possível que Lourenço Marques venha a ser um porto carvoeiro, se o carvão produzido nos países do norte da Europa não baixar de preço. E não baixará muito devido à alta dos salários. Mas nesse caso há que fazer-se uma revisão de tarifas que assegure ao porto e ao caminho de ferro rendimento razoável. Transportes sem lucro, ou até mesmo com prejuízo, como o carvão e os minérios, pode fazê-los o Transvaal porque tem a compensação nas explorações mineiras. Lourenço Marques é que não tem outra vantagem, além da paga que recebe pelo transporte.

Em bem melhores condições está o porto da Beira, como teremos acasião de ver.



Notícias de ESPANHA

P o r D. J U A N C A B R E R A

(Nosso redactor em Madrid)

Novas estações em Oviedo e Bilbao

Nas duas importantes capitais das Astúrias e Biscaia, ao Norte de Espanha, a «Renfe» construiu magníficas estações para atender ao tráfego de suas linhas com Madrid e Barcelona. A primeira, em Oviedo, foi inaugurada recentemente e consta de amplas naves com todos os serviços modernos. Possui esta estação o maior relógio público de Espanha, que dá para a rua principal da cidade.

Em Bilbao encontram-se quasi concluídas as obras da nova estação. É muito central, em pleno coração da cidade, e constará de uma ampla nave com seis linhas de circulação de passageiros, que culminará num belo edifício central para todas as dependências.

A «Renfe» está realizando um programa de construção de estações para substituir as mais antigas ou as que se mostram insuficientes para o tráfego actual.

Ligações ferroviárias de Madrid

O ministro das Obras Públicas visitou recentemente, na companhia das principais autoridades, o túnel, sob Madrid, de ligação, que unirá as linhas do Norte com a nova de Madrid a Burgos e Irun e com a que, pela estação de Atocha, se dirigem a Catalunha, Levante, Andaluzia e Extremadura.

Está quasi terminada a construção desse túnel e as autoridades puderam percorrê-lo em vários automóveis oficiais, que terminaram o itinerário na nova estação dos novos ministérios, onde se realizará a entrada para Madrid. Também haverá outra estação subterrânea na Praça de Colon. O público de Madrid terá, a partir do centro da capital, combóios directos para toda a Espanha, em data muito próxima.

Aumento de tarifas

O governo espanhol autorizou a elevação de tarifas de passageiros e mercadorias nas linhas dos caminhos de ferro de via reduzida (excluídas as linhas de tramueis), para equipará-las às da «Renfe», e também para compensar as despesas com o aumento de pessoal, cuja regulamentação se publicou recentemente. O aumento em questão

supõe uma alta de 10 a 40, segundo as linhas. Este aumento começou em 1 de Janeiro deste ano.

Fusão de caminhos de ferro na Biscaia

Em Bilbao vai realizar-se uma operação financeira interessante, que tem por base o trespasse pela Companhia de Caminhos de Ferro de Santander a Bilbao de todas as suas linhas secundárias, que se ramificam na Província de Biscaia, a uma entidade ultimamente criada, que tem por capitalista a Caixa Económica da Biscaia. Esta entidade tomará também conta, por compra, dos caminhos de ferro de Bilbao a Lezana e de Bilbao a Luchana e Munguia, devendo fazer-se rapidamente a modernização de material e instalação de linhas, para fazer frente ao intenso tráfego dos arredores.

Linhas de autobuses de Barcelona a Madrid e Valencia

A imprensa publicou a notícia do projecto de estabelecer em breve as linhas de autobuses entre Barcelona e Madrid, e entre Barcelona e Valência. Estas linhas suprirão o escasso serviço ferroviário actual, e na segunda se procederá a um transbordo até metade do trajecto para melhor conservação do material.

Novas linhas aéreas

A Companhia Ibéria inaugurou o serviço com a Argentina, de Madrid em voo via Canárias. Anuncia-se agora a inauguração da linha Madrid-Lisboa-Havana a cargo duma companhia cubana, e também, para data próxima, a de Madrid-Bruxelas, a cargo da «Companhia Sabena», da Bélgica.

A Companhia Ibéria melhorou o tipo de aviões entre Madrid e Valência, passando este serviço a ser trimestral.

Centenário do caminho de ferro em Espanha

A comissão nomeada oficialmente para comemorar o centenário da inauguração do caminho de ferro em Espanha iniciou os seus trabalhos para expor ao governo um vasto programa de actos com que se há de celebrar aquele centenário.

Parece que será emitida por essa ocasião uma série especial de selos do correio.

A fusão das empresas ferroviárias

A Companhia do Caminho de Ferro do Mondego integrou-se na C. P.

A fim de resolver a sua integração na C. P., conforme a lei de concentração, da rede nacional, reuniu-se no dia 23 do mês passado a assembleia geral da Companhia do Caminho de Ferro do Mondego. A reunião, que se realizou numa das salas da Administração da C. P., teve três ordens de trabalho: votação do relatório e contas do último exercício, proposta da fusão na C. P. e liquidação da Companhia. Presidiu o sr. prof. dr. Rui Ulrich, secretariado pelos srs. João Anjos Vaz e João Arouca.

As contas — onde há entre outras verbas um depósito desembolsável de seis mil contos ao Governo, 90.000 contos de fundo de reserva, e 350 contos de fundo de amortização contra cerca de 6.000 contos de obrigações para com a C. P. e o Estado — foram aprovadas com votos de louvor ao conselho fiscal. Foram também aprovadas as propostas do sr. conde de Bobone referentes à integração das linhas da Companhia na C. P., e à liquidação da Companhia, para o que foi nomeada uma comissão constituída pelos srs. Reis Sousa e eng.º Mário Costa, representando respectivamente a Companhia dissolvida e a C. P..

Companhia da Beira Alta

Tendo sido posta em vigor a lei 2.008 que determinou a fusão, na C. P., de todas as empresas ferroviárias, a Companhia da Beira Alta deixou, por esse facto, de existir.

O semanário *Notícias da Figueira*, num artigo de A. M., publicado em lugar de honra, em 18 de Janeiro, assinala o facto com um interessante artigo, do qual arquivamos apenas a parte final:

«No dia 31 de Dezembro, à meia noite, morreu o ano de 1946.

Morreu também a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tomou posse da sua linha — nervo de aço que canalizou para a Figueira tantos e tão grandes interesses, durante sessenta e quatro anos, de bons serviços.

Não é sem emoção que a Figueira vê acabar, vê morrer, um organismo que, durante mais de seis décadas de movimento, com notável interesse e modelar administração, contribuiu hora a hora para o seu desenvolvimento em todos os seus sectores.

Nas suas oficinas aprenderam e se fizeram bons

JUSTÍSSIMA HOMENAGEM

ao sr. José da Costa Guerreiro

O antigo presidente do Município de Loulé

foi agraciado com a Ordem de Cristo

Na sala nobre da Câmara Municipal de Loulé realizou-se o acto solene da aposição das insígnias do oficialato da Ordem de Cristo, ao sr. José da Costa Guerreiro, antigo presidente do município daquela vila.

Presidiu à cerimónia, que se revestiu de certo brilhantismo, o sr. Governador Civil de Faro, dr. Antero Cabral, e assistiram centenas de pessoas de todas as categorias sociais. A mesa da sessão solene foi constituída pelos srs. Governador Civil de Faro, dr. Quirino Mealha, Governador Civil de Beja, dr. José Ascenso, reitor do Liceu, dr. Matos Parreira, presidente da Comissão Distrital da União Nacional, dr. Aires de Lemos Tavares, actual presidente da Câmara, dr. José Bernardo Lopes, presidente da U. N. concelhia, capitão António Cavaco, comandante da P. S. P. do distrito, Virgílio Cortes, comandante do núcleo local da L. P., e o homenageado.

Depois dos srs. drs. Aires de Lemos Tavares e Matos Pereira terem enaltecido as qualidades do sr. José da Costa Guerreiro, o sr. Governador Civil, por entre grandes aclamações, colocou ao peito do antigo presidente do município de Loulé as insígnias do oficialato com que fôra agraciado.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* associa-se com o maior prazer à justíssima homenagem que acaba de ser prestada a uma das mais prestigiosas figuras do Algarve.

operários, pais, filhos, e filhos dos filhos, em dinastias de honrados obreiros da madeira e do ferro.

Nos seus escritórios trabalharam centenas de empregados — novos, velhos, e novos que se fizeram velhos debruçados sobre o nome — *Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta*.

A Beira Alta serviu o Comércio.

A Beira Alta serviu a Indústria.

A Beira Alta serviu o Turismo.

Não, não é sem emoção que a Figueira vê desaparecer estas duas iniciais B. A., tão intimamente relacionadas com o seu progresso, com a sua expansão.

Não, não é sem emoção que a Figueira vê morrer uma empresa que sempre soube «Bem Servir».

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Fevereiro de 1897)

O arrendamento das linhas brasileiras

Conforme disse o telegrapho, foi já publicado o decreto sobre o arrendamento das linhas ferreas d'aquelle paiz, sendo as suas principais condições as seguintes:

O arrendamento é por 60 annos, sendo o seu preço uma contribuição inicial de cinco milhões de libras pagas no acto da assignatura do contracto, uma annuidade fixada pela mais vantajosa das propostas e um adicional de 20 %, salvo o que excede 12 % da renda liquida de todo o capital effectivamente empregado nas linhas.

O deposito de garantia é de 50.000 libras.

A despesa de fiscalização orçada em 100 contos annuaes é de conta do arrematante.

As vias, material circulante, etc. serão pelo arrematante conservados em bom estado, sendo este ultimo augmentado segundo as necessidades do serviço. Tanto o material fixo como o circulante serão entregues ao Estado, findo o praso do arrendamento.

O arrematante terá preferencia na concessão de novas linhas e ramaes, poderá proceder á revisão dos preços de tarifas, varial-os segundo o cambio, e alterar os horarios tudo de acordo com o governo.

O governo reserva-se o direito de tomar posse das linhas e material circulante, temporariamente, para operações militares, pagando ao arrematante a média dos productos dos ultimos cinco annos.

Poderá tambem resgatar a concessão decorridos os primeiros 30 annos, pagando em ouro o valor do resgate pela média dos productos liquidos dos ultimos 5 annos ao cambio do dia, multiplicada por 20 e augmentado este total com o valor das obras feitas nos ultimos tres annos.

Aos empregados é-lhes garantido o direito de reforma e montepios; e se alguns forem despedidos por motivo de redução de pessoal, terão o direito de preferencia para as repartições de correios, telegraphos ou outros serviços publicos.

O governo terá o direito de impôr multas de dois a vinte contos em caso de falta de cumprimento de alguma das disposições do contracto, e mesmo de applicar a pena de rescisão do contracto, sem indemnização, em certos casos mais graves.

A tracção electrica dos tremvias

Parece que os habitantes de Barcelona estão, como os de Lisboa, na perspectiva do mais primitivo e inconveniente dos systemas de tracção electrica: o da transmissão por meio de fios aereos.

Contra tal systema se insurge o jornal de Barcelona, *Industria y invenciones*, de 16 do corrente.

Tratando dos continuos perigos para a segurança publica, faz especial menção dos inconvenientes que apresenta o systema de tracção com linha aérea e com encerramento do circuito pelos carris. Esses inconvenientes não affectam a exploração e serviço das linhas, mas interessam sobremaneira o publico pelas desgraças que occasionam nas pessoas e nos animaes que transitam pela via publica; e tambem as companhias d'aguas, de gaz, telegraphos e telephone pela corrosão dos encanamentos e dos fios, devida á electrolyse.

Ora tal systema só se torna recommendavel pela eco-

nomia da sua installação, mas é condemnavel por todos os outros motivos. Longe de ser novo, é já antigo e fóra de móda: é indubitavelmente o mais simples e o primeiro que se inventou; os seus resultados, porém, hão sido taes que, em todas as cidades onde foi empregado, suscitou contra si a opinião publica, tendo-se muitas companhias visto obrigadas a mudar o seu systema de tracção, adoptando umas o conductor subterraneo com fio isolado, outras os accumuladores, outras ainda um systema mixto.

Em varias cidades não foi consentida a installação do do systema aéreo, como por exemplo em Paris; e pelo que respeita a Boston, onde elle foi adoptado, já está lavrada sentença condemnatoria contra elle pela lei de 6 de junho de 1894 que fixa a sua total desaparição, no estado de Massachusetts, para o anno de 1900.

Escolher, pois, tal systema para Barcelona é retroceder no caminho do progresso, devendo provavelmente começar a exploração das suas linhas quando elle já tiver sido bandido nos outros paizes. Quem sabe mesmo se não se destinará a Barcelona o material velho de algumas linhas, já posto de parte nos Estados Unidos!

Pois apesar de todos estes defeitos, apesar do perigo constante para os pobres transeuntes de serem fulminados por um daquelles raios, tanto mais temiveis quanto não são annunciados pela trovoadas, parece que todos os centros administrativos, que tiveram de ser ouvidos sobre o projecto, informaram favoravelmente, de sorte que já os habitantes de Barcelona se estão preparando para ver arames transversaes, collocados a 5 metros d'altura, servindo de apoio a outros longitudinaes na calle Mayor, em Gracia e em Barcelona, nas de Fontanella, Pelayo, praças de Catalunha e Palacio, Rondas, passeios de Colon, da Industria y Salon de S. Juan, e a ver em todas ellas, principalmente na praça da Catalunha, grande numero de postes cravados aqui e ali para sustentar os arames; preparam-se igualmente para presenciar ou ser victimas das descargas electricas para soffrer explosões subterraneas, de que são apenas fraco panno de amostra as succedidas ultimamente na Rambla, e para ter o gosto de serem mimoseados com interrupções e perturbações nos serviços telegraphico e telephonico.

Além d'isso, não poderão de futuro entrar na cidade carros com cargas cuja altura excede os 5 metros a que estarão os cabos transmissores; e se se organizar qualquer festa ou cavalgada não deverá esquecer nunca a altura inatingivel de 5 metros, sob pena de ficarem os carros detidos a meio caminho ou ocasionarem a ruptura de qualquer linha com as consequentes desgraças.

E, se é certo que causas identicas produzem os mesmos effeitos, é igualmente de esperar que as companhias de gaz e agua, entre as quaes se conta a municipalidade de Barcelona, serão victimas da corrosão occasionada pela electrolyse, como succedeu nas varias cidades dos Estados Unidos, em que teem funcionado os tremvias de cabo aéreo com retorno pelos carris.

Terminando, nos Estados Unidos chegou a tal ponto a opposição ao systema, que a *Metropolitan Traction Company* de Nova York ofereceu um premio de 50.000 dollars ao inventor de um systema de tremvia urbano que apresente vantagens equivalentes ás do systema de cabo aéreo sem ter os seus inconvenientes.

E... apesar do attrahente engodo da offerta, tal inventor ainda não appareceu.

Linhas portuguezas

Signaes de partida. — Como se vê do aviso que adeante publicamos, desde hoje são suprimidos os signaes de uma e duas campainhadas nas estações de passagem das linhas da companhia real, ficando só o signal de tres toques para a partida. São unicamente exceptuadas as estações em que ha bufete, as de bifurcação e fronteiras.

"Gazeta dos Caminhos de Ferro"

O nosso número especial de Janeiro

A Imprensa do país, nomeadamente a da província, tem registado com palavras de bôa camaradagem a publicação do nosso número especial de 1 de Janeiro.

Hoje registamos as notícias amigas dos importantes jornais da capital, *Diário da Manhã* e *A Voz*. Escreveu o primeiro: «...excelente número festivo da entrada do novo ano, com variadíssima colaboração literária, artigos de especialidade técnica...» Por sua vez, *A Voz* disse que o nosso número de Ano Novo se apresenta muito bem colaborado e se impõe pelo seu excelente aspecto gráfico.

A todos os nossos agradecimentos.

Imprensa

«A VOZ»

Em 29 de Janeiro completou 20 anos de publicação o diário *A Voz*, fundado pelo saudoso e eminente jornalista, Conselheiro José Fernando de Sousa, que foi também director, durante muitos anos, da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

A Pedro Correia Marques, camarada exemplar e seu actual e ilustre director, bem como a toda a redacção, os nossos cumprimentos de felicitações por mais um aniversário de *A Voz*.

«NOVIDADES»

Entrou em novo ano de publicação o diário católico *Novidades*, pelo que endereçamos aos seus ilustres directores e colaboradores os nossos sinceros cumprimentos.

«DEMOCRACIA DO SUL»

Completou 45 anos o diário *Democracia do Sul*, de Evora, que é dirigido pelo sr. dr. Victor Santos e tem no seu quadro de redacção alguns nomes de reconhecido valor no jornalismo profissional. Ao bem redigido diário eborense, que à propaganda do Alentejo e à defesa dos interesses da sua província tem dedicado grande parte da sua notável acção regionalista, desejamos as maiores prosperidades.

Vida Ferroviária

Inauguração de dois consultórios médicos no «Sindicato dos Ferroviários do Centro de Portugal»

Na tarde de 20 de Janeiro, com a presença do sr. sub-secretário de Estado das Corporações, dr. Castro Fernandes, e os srs. engenheiros Campos Henriques, sub-director da C. P., e Botelho Costa, chefe dos serviços de instrução, foram inaugurados, no Sindicato Nacional dos Ferroviários de Portugal (Movimento, Tracção e Via e Obras) os consultórios de clínica geral e ginecologia e de odontologia, destinados aos sócios e suas famílias.

As instalações de ambos os consultórios são magníficas, sendo o material cirúrgico do mais moderno. O consultório clínico será dirigido pelo sr. dr. António Martins e pela sr.^a dr.^a D. Humberta Areias, e o de odontologia, pelo sr. dr. Almiro Martins.

Numerosos convidados assistiram à inauguração dos dois consultórios, entre os quais devemos citar, os srs. dr. Faria Lapa, chefe da nova divisão comercial da C. P.; representantes de vários sindicatos ferroviários; os assistentes do I. N. T., srs. drs. António Homem de Melo, Sousa Tavares e Afonso de Carvalho.

Feira Internacional de Bruxelas

Bruxelas, a linda capital da Bélgica, vai este ano estar em festa com a realização da sua Feira Internacional, que estará patente de 26 de Abril a 11 de Maio.

Eis aqui uma notícia de interesse indiscutível para todos os comerciantes e industriais portugueses, pois a Feira Internacional de Bruxelas não deixará de abrir mais uma porta para a expansão dos nossos produtos.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «Carmen».
OLIMPIA — Às 15 e 21 — «César Borgia».
COLISEU — Às 21,15 — «Opera por uma companhia italiana».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Recortes sem Comentários

Por bem fazer...

Na noite de sexta-feira para sábado foram chamados telefonicamente de Faiões os Bombeiros Voluntários para irem apagar um incêndio que tinha pegado num palheiro de António Teixeira Silvino.

Chegados àquela povoação com a sua auto-bomba e respectivo material, iniciaram os preparativos de extinção, tendo para isso de retirar à força um individuo estranho que andava sobre o travejamento incendiado.

Foi ao cabo dos trabalhos.

Tanto o homenzinho como a malta que tomou o seu partido, trataram mal os bombeiros, dizendo que não precisavam deles para nada e chegaram ameaçá-los com foices, podendo haver ocorrências funestas a lamentar, se não fosse a prudência dos nossos soldados da paz, que juraram não voltar a Faiões, ainda que arda em péso.

Aqui, a dois passos de Chaves é muito de estranhar que haja exemplares deste quilate.

Por bem fazer...

(De O Comercio de Chaves)

Homenagem a António Sardinha

O Brasil, prolongamento americano de Portugal e herdeiro das nossas melhores tradições, vai demonstrar mais uma vez o seu lusitanismo com um acto simbólico que a todos os que se orgulham de ser portugueses deve enternecer.

O nome de António Sardinha, o mestre tradicionalista a quem Portugal deve sobretudo o ter-se reencontrado a si mesmo, vai ser dado a um avião daquele País; o acto será apadrinhado por Luis de Almeida Braga, que foi um dos companheiros de Sardinha na Junta Central do Integralismo Lusitano.

Dessa forma o nome de Sardinha, cujo espirito pairou sempre no mais alto do céu de Portugal cruzará constantemente, de futuro, o céu do Brasil, num simbolismo admirável.

Para Elvas esta homenagem tem um valor especial pois a nossa cidade foi para Sardinha uma lição viva de tradicionalismo e aqui sentiu êle em toda a sua intensidade o valor da devoção patriótica e do espirito de servir de que cada pedra dos nossos monumentos está impregnada.

(De Correio Elvense)

Gases asfixiantes

Data verdadeiramente do tempo de Júlio César, imperador de Roma, do célebre cerco de Alísia, a origem deste uso, mas é mais exacto falar de vapores ou fumos asfixiantes, que de gás.

Sabe-se, efectivamente, que Vercingetorix, encerrado em Alísia, foi ali sitiado por César e que, resistindo os defensores da praça renhidamente, os romanos decidiram obrigá-los a capitular, encerrando-os.

Abriram, então, tuneis nos quais colocaram tinas cheias de pez, penas e palha, a que lançaram o fogo. E o fumo acre que se desprendeu dessa combustão acabou por tornar insustentável a posição dos sitiados.

(De O Exército)

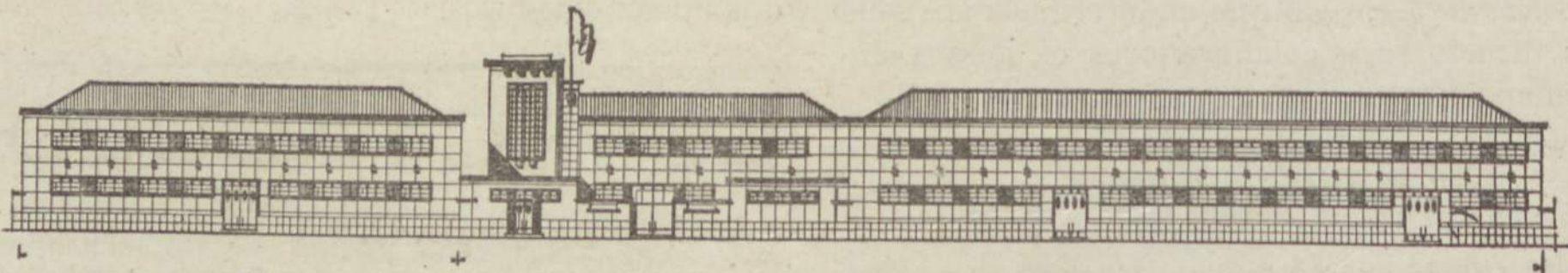
Uma açoriana envolvida num caso de propaganda subversiva

No Tribunal Plenário em Lisboa foi julgada a professora Maria dos Santos Machado, jorgense, e que durante algum tempo viveu nesta cidade, acusada de propaganda subversiva e de ter em sua casa uma tipografia onde se imprimia clandestinamente o jornal comunista «Ávante». Comprovou-se a acusação.

Foi condenada em 22 meses de prisão correcional, 1.000 escudos de imposto de justiça e perda de direitos políticos por 5 anos.

(Do Diário Insular)

FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉCTRICOS DIOGO D'ÁVILA, L.^{DA}



Condutores eléctricos obedecendo às prescrições das «Normas de Segurança das Instalações Eléctricas de Baixa Tensão», anexas ao decreto-lei n.º 29.782, de 27 de Julho de 1939

ESCRITÓRIOS (Sucursal)

Rua Maria, 25, r/c. Dt.º

Telefone 4 2839 P. B. X.

LISBOA



FÁBRICA (Sede)

R. Saadura Cabral, 26

Telefone Algés 296 P. B. X.

DAFUNDO

COMPRE



Cooper Espesura Regular 006 — Pacote de 5 lâminas 5\$00

Cooper Azul, Super Delgada 004 — Pacote de 4 lâminas 4\$00

À VENDA EM TODAS AS CASAS DA ESPECIALIDADE

GRATIS — Queiram enviar-nos um postal com a direcção e enviaremos uma lâmina da espessura que preferir

Representantes exclusivos para todo o Império Português

SOCIEDADE COMERCIAL JULIO DE MACEDO, LD.^a

Rua de S. Nicolau, 23, 1.^o — LISBOA — Telefone P B X 2 3608

Caixa Postal 64 — Telegramas JOSELI

Um hidro-avião para 400 homens

Encontra-se em acabamento nos Estados Unidos a construção do gigantesco hidro-avião «Hercules», que fora concebido para, durante a guerra, transportar 400 homens com seu equipamento completo ou 700 não equipados ou ainda 350 feridos acompanhados do necessário pessoal médico e de enfermagem. Hoje, este mastodonte, cujo peso atinge 180 toneladas, finda a pugna bélica, destina-se a «navio aéreo» de carga. É completamente construído em madeira pois que, quando posto em estaleiro, as urgências de economia de guerra não permitiam desviar para tal fim metais leves.

Essa construção assinalou-se pelo pesado custo embora se houvesse recorrido às técnicas mais aperfeiçoadas, baseadas no emprêgo de madeiras laminadas e impregnadas de resinas diversas.

São principais dimensões do mastodonte voador as seguintes: 96 metros de envergadura, 67 de comprimento e 9 e 10 de altura. O interior da quilha, larga de 7 metros e meio, dá, dizem os que o viram, mais a impressão dum cargueiro que dum aparelho volante. A propulsão é assegurada por 8 motores, «Pratt» e «Whitney», desenvolvendo 3.000 c. v. em voo normal, e cada um dispondo de 28 cilindros. A potência total instalada no hidro-avião é pois de 24.000 cavalos em cruzeiro e 20.000 na descolagem, — o bastante para arrancar uma grande embarcação. As hélices são de 4 pás, de 5,25 m. de diâmetro.

No entanto, as «performances» do «Hércules» são modestas: velocidade máxima: 350 quilómetros à hora: velocidade de cruzeiro: 280 quilómetros: comprimento da pista necessário para deslocar: 1.850 metros: raio de acção: 5.630 quilómetros. A reserva de combustível, uns 53.000 litros, é alojada nos 14 reservatórios situados no fundo da quilha.

O «Hércules» deve ser lançado à água no próximo Verão, na baía de S. Pedro, a pouca distância de Culver City, onde

fica o seu estaleiro. Para isso se construiu uma doca onde será efectuado o remate da montagem. O transporte desde o estaleiro até lá exigirá o fraccionamento do aparelho em três partes e, apesar disso, vinte e três empresas que se encontram no trajecto terão de deslocar as condutas e canalizações telegráficas e telefónicas que embaraçam o transporte.

(De Ecos do Funchal)

O general De Gaulle recusou a «Medalha Militar» com que foi agraciado

PARIS, 22 — O general De Gaulle recusou a Medalha Militar que lhe foi concedida pelo Governo francês, que também a ofereceu a Churchill, a Estaline e a um representante do falecido presidente Roosevelt. Apresentando as razões numa carta dirigida a Léon Blum, o último presidente do Conselho, o general De Gaulle diz ter tido conhecimento pelos jornais de que o Governo decidira conferir a Medalha Militar a Winston Churchill, ao marechal Estaline, ao presidente Franklin Roosevelt e a ele, Charles De Gaulle. A carta do general, publicada hoje nos jornais, diz ainda: «Quanto aos três estadistas aliados, os mais gloriosos de todos, eu aprovo sem hesitações a decisão do Governo francês conferindo-lhes a mais alta distinção militar que a República da França tem para os soldados e para os generais comandantes. Mas quanto a mim não é a mesma coisa».

O general De Gaulle diz que de 18 de Junho de 1940 até 22 de Janeiro de 1942 exerceu as funções de chefe do Estado e presidente do Conselho. E continua: «É obvio que não pode conceber-se que o Estado ou o Governo se condecure a si próprio, na pessoa daqueles que o representaram e que dirigiram o País. Para um homem que se consagrou completamente à missão de dirigir a França e à união dos franceses desde o colapso e da escravidão até à Vitória e à liberdade, não existe outra recompensa aceitável do que a de ter conseguido êxito».

(De Reuter)

Santos Mendonça, L.^{da}

LISBOA

PORTO

Rua da Boa Vista, 83

Praça da Liberdade, 114

PRODUTOS QUÍMICOS

PRODUTOS METALÚRGICOS (ferrosos e não ferrosos)

para todas as indústrias

INSTALAÇÕES PARA TRATAMENTO DE ÁGUAS E SANEAMENTO

///

Solicitamos inquéritos

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 29), II série, de 13 de Dezembro, publicou o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 6 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, pelo qual é alterado o preço de transporte de castanha comum sem preparo, a que passa a ser aplicado unicamente o preço de 2.ª classe da tarifa geral.

O «Diário do Governo», n.º 295, II série de 19 de Dezembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 13 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, publicado no *Diário do Governo* n.º 35, 1.ª série, de 20 de Fevereiro de 1923, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo das respectivas empresas ferroviárias, pelo qual é reduzido a 3 toneladas o actual mínimo de peso de 8 toneladas para carga em vagão completo de bidões de aço ou de ferro e tambores de aço ou de ferro e suprimida a aplicação de preços da tarifa especial interna n.º 1 (pequena velocidade).

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 13 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, publicada no *Diário do Governo* n.º 35, 1.ª série, de 20 de Fevereiro de 1923, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo das restantes empresas ferroviárias, pelo qual é reduzido a 3 toneladas o actual mínimo de peso de 7 toneladas para carga em vagão completo de ancoretas (baris).

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 13 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, publicada no *Diário do Governo* n.º 35, 1.ª série, de 20 de Fevereiro de 1923, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo das restantes empresas ferroviárias, pelo qual é criada a rubrica «Garrafas de vidro ordinárias engradadas», a que corresponde a aplicação dos preços da 2.ª classe

da tarifa geral e o peso de 7 toneladas para carga mínima de vagão completo.

O mesmo aditamento prevê também a aplicação à nova rubrica de preços da tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, deixando de ser atribuídos à rubrica «Garrafas de vidro ordinárias» preços desta última tarifa.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 13 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, publicada no *Diário do Governo* n.º 35, 1.ª série, de 20 de Fevereiro de 1923, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo das restantes empresas, com o acordo das restantes empresas ferroviárias, pelo qual são feitas as seguintes alterações ao referido diploma:

Suprime as rubricas «Diatomite (farinha fósil)», «Farinha fósil (diatomite)», «Terra infusória» e «Tripoli em bruto ou em pó»;

Cria as rubricas «Diatomite em bruto» e «Diatomite em pó», a que corresponde o preço da 2.ª classe da tarifa geral e a carga mínima de vagão completo, respectivamente, de 5 e 8 toneladas.

O «Diário do Governo», n.º 296, II série, de 20 de Dezembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por des-

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 cieiço.

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

G
L
Y
C
O
L

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «queimado» da Praia.

O GLYCOL cura todas 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 MOR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar **5\$50** em selos do correio, nome e morada

pacho de hoje desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é restringida às remessas de vinho do Douro, em vasilhame de madeira de ferro, procedentes das estações Mosteirô até Barca de Alva a concessão estabelecida no aviso ao público A. n.º 696, de 22 Julho de 1941, ampliando por mais quarenta e oito horas o prazo de armazenagem gratuita na estação de Vila Nova de Gaia.

O «Diário do Governo», n.º 298, II série, de 23 de Dezembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 14 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, atribuindo distâncias próprias ao apeadeiro de Pataias, situado ao quilómetro 139,542 da linha do Oeste.

O «Diário do Governo», n.º 301, II série, de 27 de Dezembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho do 12 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público apresentado pela Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal (Caminhos de Ferro do Vale do Vouga), pelo qual é anulada a reserva constante da nota n.º 6 do aviso ao público A n.º 170, de 25 de Agosto último, relativo ao serviço que presta a estação de Arrifana.

O «Diário do Governo», n.º 304, II série, de 31 de Dezembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado com alterações, por despacho de 20 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que altera o aviso A n.º 375 e anula e substitui os avisos A n.ºs 362, 775, 875 e 910, regulando o serviço de transportes entre o caminho de ferro e as linhas do porto de Lisboa.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 20 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sobre a cedência aos usuários do caminho de ferro, mediante aluguer, de utensílios existentes nas estações da rede explorada pela referida Companhia.



Instrumentos científicos *Leitz*

Colorímetros foto-eléctricos — Microscópios — Electro-titímetros — Lâmpadas universais «Micro-lux» para microscópios — Lâmpadas «Magare» de arco voltaico para microscopia — Câmaras microfotográficas «Micam».

Accessórios fotográficos *Leica*

Objectivas com tratamento azul, 1:3,5-F. 50 m/m 1:4,5-F. 90 m/m e 1:4,0-F. 127 m/m — Visores universais — Disparadores — Adaptadores para visores — Filtros diversos e de polarização — Bobines — Lavadores de provas — Aparelhos de reprodução — Tampas para objectivas — Níveis de bolha de água — Ampliadores FOCOMAT 1 b, etc.

À venda nas boas casas das especialidades

Representantes exclusivos para Portugal e Colónias

A. CABRAL, L.^{DA}

R. da Trindade, 5-2.º — LISBOA — Telef. 2 1769

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 20 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, pelo qual é anulado o disposto no aviso n.º 160, de 5 de Março de 1932, na parte respeitante à venda de bilhetes de ida e volta pelas estações de Araújo até Fafe para a de Porto (Boavista), ao preço da tarifa geral com a redução de 10 por cento.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 20 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (Caminhos de Ferro do Vale do Vouga), pelo qual é adaptado às linhas exploradas por esta empresa o regime tarifário proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para a água gasosa, água mineral nacional e água potável comum, e aprovado por despacho de 12 de Novembro próximo findo de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, publicado no *Diário do Governo* n.º 269, 2.ª série, de 19 deste último ano.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

A Companhia União Fabril

FABRICOU, VENDEU E ENTREGOU
EM 1946

quantidades de **Superfosfatos** superiores a
150 por cento das anteriores à guerra.
Estabeleceu assim o seu «record» do
movimento industrial e comercial desde
—— a fundação da Empresa ——

C. U. F.

AO SERVIÇO DA LAVOURA

Rua do Comércio, 49 - LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 84 - PORTO

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 comodida-
des recomendáveis. — Esplêndida sala de vi-
sitas. — Casa de banho em todos os andares.
— Cozinha à Portuguesa. — Empregados a
todos os Vapores e Combóios.

Gerente: **FERNANDO RODRIGUES**

LISBOA — Rua dos Douradores, 222
TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

SEGUROS

AVIÃO—CAMINHOS DE FERRO
TAXAS

Procure **António Gomes**
Telefone 2 3116

VAI VIAJAR?

LEVE O

Manual do Viajante em Portugal



End. Teleg. **EUROPÊA**
TELEFONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 3 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

S A P E M

Sociedade Anónima de Embalagens Metálicas

LISBOA (Sede)

Povoa de S.^{ta} Iria

FÁBRICA

Rua da Emenda, 26, 1.^o

Telefone: POVOA 1

End. Teleg. FUTS — Lisboa

BIDONS

EM CHAPA PRETA E GALVANIZADA,
TIPO EXPORTAÇÃO, PARA TODOS OS
LÍQUIDOS E SÓLIDOS E PARA TODAS AS

CAPACIDADES

ENTREGA IMEDIATA AOS MELHORES
PREÇOS DO MERCADO

FABRICO DE

DEPÓSITOS E RADIADORES PARA AQUE-
CIMENTO CENTRAL



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

OS ATELIERES GRÁFICOS

BERTRAND IRMÃOS, L.^{DA}

PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS

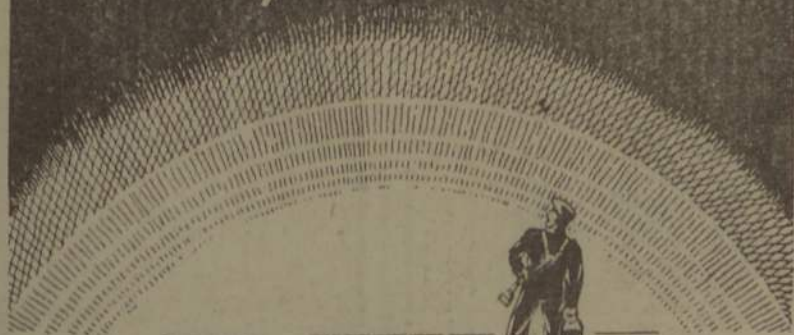
FIXE BEM
trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L.^{DA}

Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21227

*Avistam-se Horizontes Novos
e Resplandescentes*



num mundo de cores

A-BISHOP-CONKLIN

DE LOS ANGELES, U.S.A. APRESENTA NO MERCADO
PORTUGUES AS SUAS MARAVILHOSAS

TINTAS D'ÓLEO, D'ÁGUA
ESPECIAIS PARA CIMENTO

ESPECIAIS PARA FERRO, ETC.
VERNIZES - ESMALTES

AGENTE GERAL PARA PORTUGAL E O IMPÉRIO COLONIAL
A.A. MACEDO BASTO, R. CAES DE SANTAREM, 32 - 1.^o
LISBOA - TELEF. 2 6496

F A M A L C A

FARINHA COM EXTRACTO DE MALTE
E SAIS DE CÁLCIO

ISENTA DE LEITE

A única no seu género que
se fabrica em Portugal

PERMITE O SEU FÁCIL EMPRÊGO EM
TODAS AS IDADES E NOS REGIMES DE
TRANSIÇÃO E AINDA NOS ADULTOS
CANSADOS POR REGIMES MUITO RICOS
EM FÉCULAS. OPTIMA PARA CONVA-
LESCENTES

PRODUTOS DA FÁBRICA DE CHOCOLATES FAVORITA

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

LINHA DA COSTA ORIENTAL

LINHA DA COSTA OCIDENTAL

LINHA DA GUINÉ

Linha da América do Norte / Linha do Brasil

FROTA

NAVIOS DE PASSAGEIROS

«Serpa Pinto»	8.267 ton.
«Mousinho»	8.374 »
«Colonial»	8.309 »
«João Belo»	7.540 »
«Guiné»	3.200 »

NAVIOS DE CARGA

N/M «Benguela»	9.200 ton.
«Lugela»	8.370 »
«Huambo»	7.060 »
«Luango»	7.056 »
«Pungue»	6.290 »
«Bailundo»	5.650 »
«Malange»	5.050 »
«Lobito»	4.200 »
«Buzi»	2.160 »
«Sena»	1.420 »

ESCRITÓRIOS**LISBOA**Rna do Instituto Vergílio Ma-
chado, 14 (à R. da Alfândega)

Telef. 3 0131

P O R T O

Rua Infante D. Henrique, 9

Telefone 2342



Avenida Palace Hotel

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»

Telefone: 2 0231 — L I S B O A

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—AMERICA BAR

Preços moderados-Para estadias prolongadas condições especiais

C. VINHAS, L.^{DA}

EXPORTADORES

VINHOS LICOROSOS
(ESTREMADURA)

VINHOS DE MESA

AGUARDENTES

ESCRITÓRIOS E ARMAZENS:

R. do Açúcar, 105 e 107Tele { gramas TELHEPA
 { fones { 3 9360
 { 3 9361**LISBOA — PORTUGAL**

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

**SEDE EM LISBOA:**

Direcção e Escritório: R. DOS FANQUEIROS, 278. 2.º

Telefones: Direcção 2 3623—Escritórios 2 2331
Estado 180**DEPÓSITOS:**

Lisboa—R. DOS FANQUEIROS, 270 a 276—Telef. 22332

Porto — RUA PASSOS MANUEL, 49 a 51 — Telef. 117

Endereço Telegrafico: PELPRADO