

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 2 0158; 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, Rua Mousinho da Silveira, 136
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1443

1 — FEVEREIRO — 1948

ANO LX

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.º CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
CARLOS BIVAR

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Os grandes túneis da actualidade, por <i>Carlos Bivar</i>	147
Efemérides ferroviárias, por <i>Carlos Nono</i>	149
A C. P. e a sua grande obra social.	151
Há 50 anos	154
Parte Oficial.	155
Recortes sem Comentários	157



Os grandes túneis da actualidade

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

PRIMITIVAMENTE entendia-se por túnel apenas uma galeria subterrânea destinada a estabelecer comunicações sob o leito de qualquer curso de água. Com o rodar dos tempos, o vocábulo foi aplicado a toda e qualquer passagem subterrânea.

Uma das grandes possibilidades conquistadas foi a de evitar o contorno das montanhas, estabelecendo passagem directa de vale para vale e fugindo ao uso das rampas e desfiladeiros. Sobretudo na construção das linhas ferroviárias o aproveitamento dos túneis tem lá a sua grande representação empregando-se no seu efeito o sistema adoptado para o das galerias das minas, explosivos e aparelhos de perfuração evitando-se o desmoronamento das terras, em certos casos, por meio de abóbadas móveis, sistemas empregados pelo engenheiro Brunel na construção do túnel de Londres e na do Metropolitano de Paris, etc.

A questão da cubagem de ar necessária ao organismo humano, constitui uma das questões com que previamente haverá que contar. No caso de uma ventilação saturada de água a temperatura sofre uma gra-

duação máxima a que o referido organismo poderá resistir. Uma temperatura superior ao máximo suportável obstou à construção de alguns túneis julgados necessários e projectados de há muito.

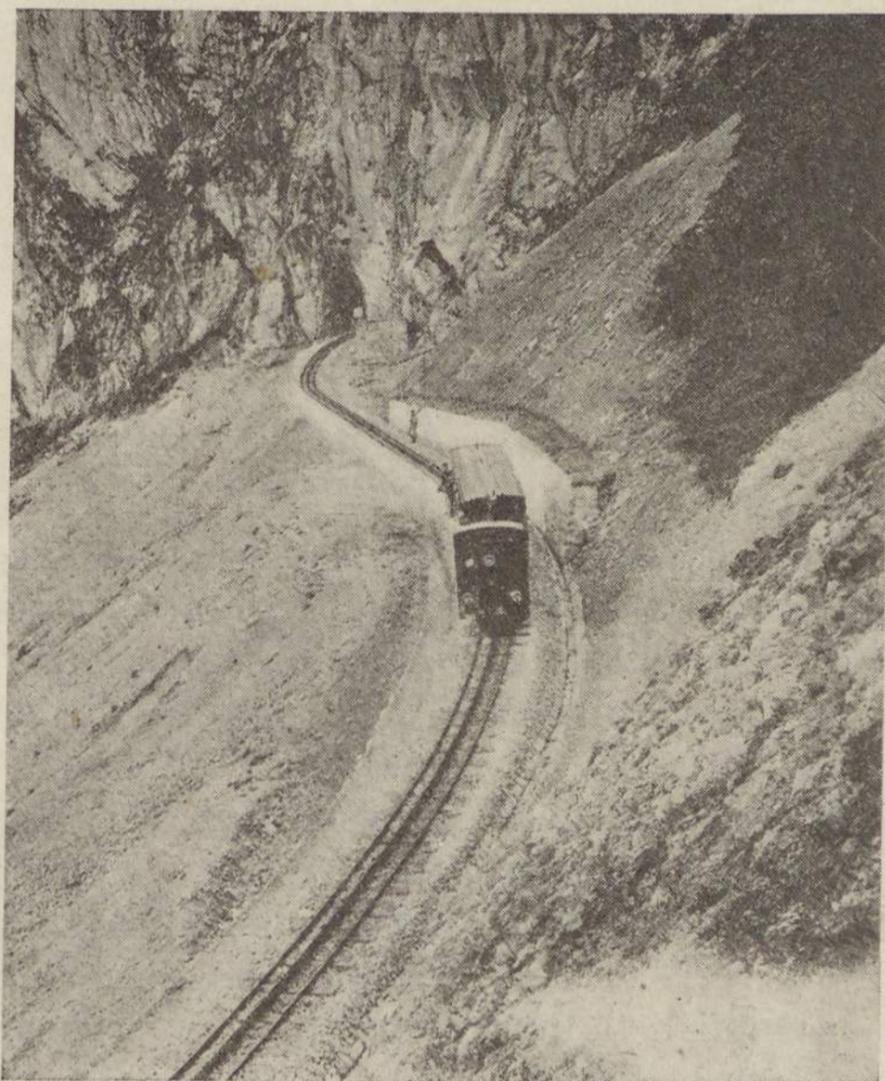
Certamente que as maiores concepções relativas a passagens subterrâneas não estão encorporadas nas obras, aliás grandiosas, da actualidade, visto que já nos séculos passados se pensava em dar corpo e realização a certos projectos que não passaram ainda do ideal ou do papel.

De futuro serão concretizadas as grandes concepções da engenharia dos tempos já recuados abrangendo as construções gigantescas

dos túneis sob os mares da Mancha e Mediterrâneo, o primeiro dos quais já no tempo de Napoleão Bonaparte era uma aspiração. É que desde a antiguidade se atribui a Salomão a sentença de: *Nil novi sub sole*.

Mas com os meios de transporte contemporâneos valerá a pena passar essa aspiração para realização?

No presente as grandes concretizações, possibilidades colossais da engenharia do século dezanove, acham-se representadas



Caminho de Ferro dos Rochedos de Naye

pelo grande túnel Simplon, obra monumental subsidiada pelos governos da Suíça e da Itália. Tal construção reduziu imenso as viagens ferroviárias entre a França e a Itália, abreviando igualmente a duração das outras entre Ostende na Flandres Ocidental e a cidade italiana de Milão, capital da Lombardia.

A obra digna da admiração de contemporâneos e vindouros realiza uma extensão de 19.731 metros. Para assegurar uma ventilação necessária previu-se a construção de dois túneis independentes. Na obra usou-se a perfuração por aparelhos accionados a água comprimida. No túnel Bolonha-Florença, houve uma inovação do engenheiro italiano, Saccardo, consistindo na modificação da cubagem de ventilação que ao princípio não era perfeita. Este túnel ligando as duas cidades italianas de Bolonha-Florença, passa através dos Apeninos no percurso respeitável de 18.507 metros.

O S. Gothard começa em Goeschenen estendendo-se por uma perfuração de 15.003 metros. Esta construção, como é de calcular, foi executada com dispêndio de esforços de toda a ordem tendo sido empregados, em grande escala, os explosivos, perfurativas accionadas por maquinismos hidráulicos aproveitando-se para isso várias das quedas de água da região.

A exploração do túnel desde Goeschenen a Airolo teve início no primeiro de Janeiro de 1882. O túnel e a linha férrea consequente põem em comunicação directa uma grande parte da Europa Ocidental com a Itália, Adriático e o Mediterrâneo.

Um outro túnel, digno de nota, não pela sua extensão comparada com a dos outros, mas por ter sido construído, exclusivamente sob o leito de um rio, numa super-

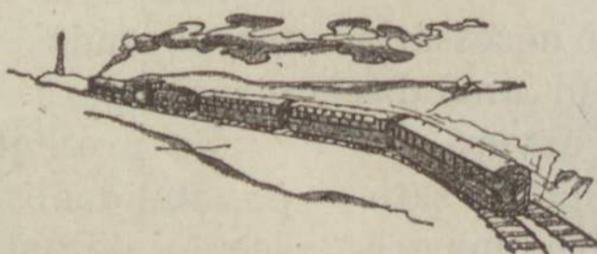
fície de cerca de quatro quilómetros, é o que liga as duas margens do Mersey, que desagua no Mar da Irlanda. Nas suas margens ficam situadas as cidades britânicas de Liverpool e Birkenhead. Cidades importantes dos condados de Lencastre e Chester, a primeira das quais é, depois de Londres, o maior entreposto comercial da Grã-Bretanha. O túnel a que acabamos de nos referir foi aberto à exploração no ano de 1886.

Para terminarmos esta viagem através dos grandes túneis ferroviários europeus, e de um americano, apresentamos o seguinte mapa com os respectivos nomes e extensões em metros bem como os nomes dos países onde estão construídos:

Simplon	19.731	Suíça-Itália
Bolonha-Florença	18.507	Itália
São Gothard	15.003	Suíça
Lotschberg	14.592	Suíça
Monte Cenis	13.636	Itália
Cascade	12.500	Est. Unidos
Ariberg	10.270	Austria

É claro que existem pelo mundo fora outros grandes túneis mas a contar da escala decrescente de oito mil metros.

A' dúvida que acima apresentamos sobre se valerá a pena passar da aspiração de construir o túnel sob o Mar da Mancha para a sua efectivação, responde a notícia vinda de Paris de que: «dois deputados ingleses chegaram àquela cidade a fim de discutirem o projecto da construção do túnel, a 12 metros abaixo do fundo do dito mar ou canal, com 16 metros de diametro, 40 quilómetros de extensão e um caminho de ferro, de via dupla, obra cujo custo está calculado em cinquenta milhões de libras esterlinas!»



Efemérides ferroviárias

P o r C A R L O S N O N O

FEVEREIRO

1

1882 — Chega á Figueira da Foz, partindo da Pampilhosa, a 1.^a locomotiva que inaugura o respectivo troço de caminho de Ferro.

2

1904 — Em Verina, constitui-se uma nova companhia denominada de «Verina-Abono-Musel», para a exploração das linhas férreas de Verina a Musel e dos caes deste porto.

3

1897 — É substituído o viaduto metálico da ponte do Vale de Fernando, na linha de Leste.

4

1924 — Na Suíça é criado um organismo para solucionar conflitos entre as empresas ferroviárias e o seu pessoal.

5

1895 — O engenheiro António de Almeida Vasconcelos Corrêa, inicia a sua carreira ferroviária como aluno montador a ganhar 1.000 reis por dia.

6

1904 — É aprovado o crédito de 4 milhões de marcos para a reconstrução da estação de caminho de ferro de Metz.

7

1905 — O Governo russo manda proceder á renovação total dos carris da linha férrea siberiana, devido aos primitivos se considerarem quasi totalmente inutilizados.

8

1918 — Os serviços centrais do caminho de ferro brasileiro são reorganizados, passando a ter administração autónoma.

9

1920 — O Ministério das Comunicações da República Chinesa relata que, em 30 de Dezembro de 1918, a sua rede de caminhos de ferro, tem 11.001 quilómetros de extensão, sendo 6.453 do Estado e os restantes privativos das províncias.

10

1910 — É inaugurada a linha férrea italiana de Rochete-Asiago.

11

1911 — É aberta à exploração a linha férrea Gabrovo-Tzareva (Bulgária).

12

1926 — Nos caminhos de ferro italianos entra em vigor o sistema de «lugares reservados».

13

1897 — Um grande sindicato inglês prepara-se para construir uma linha férrea de uma a outra margem de África, desde Luanda por Malange a Cassange.

14

1895 — Deplora-se que os temporais e chuvas tenham danificado grandemente as linhas de Cascais e do Sul.

15

1864 — É aberto à exploração o troço ferroviário entre Casa Branca e Beja.

16

1927 — Tem lugar a inauguração do tranvia de Vigo, Ramalhosa e Baiona.

17

1896 — Torna-se público que todos os caminhos de ferro internacionais vão aumentar os preços das tarifas das mercadorias.

18

1905 — É aberto ao público o último troço da linha férrea que liga Visih a Hanoi (Indo-China).

19

1905 — Anuncia-se o início das obras para a transformação do caminho de ferro de Sarriá a Barcelona, em tranvia eléctrico pelo sistema de cabo aéreo e rolator.

20

1908 — Realiza-se o concurso para o fornecimento e montagem do tabuleiro de Almançor — Ramal da Estação de Montemor.

21

1905 — Para o desenvolvimento dos trabalhos mineiros da região de Barga (Espanha) é aberta ao público a linha férrea de Manreza.

22

1904 — É autorizada a construção duma via férrea de Tumba, no Estado da Bahia, á cidade de Propriano, Estado de Sergique, que deve reunir também as cidades de Aracaju e de Simão Dias.

23

1923 — Morre em Madrid, D. Alfredo Loewy, director da Companhia dos Caminhos de Ferro de

Madrid a Cáceres e Portugal e do Oeste de Espanha.

24

1927 — Realiza-se a escritura de trespasse da concessão da exploração da linha férrea de Lisboa a Sintra e Torres Vedras, entre a Direcção Geral dos Caminhos Ferro e a firma Henry Burnay & C^a.

25

1905 — A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte procede aos estudos para a construção do ramal de Lavana a Oviedo, ligando a linha de Ciano a Coll-Blanch (Espanha).

26

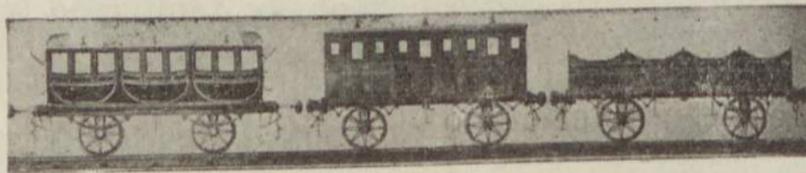
1914 — Realiza-se o concurso para a construção da linha de caminho de ferro de Portalegre, que fica deserto pela ausência dos concorrentes.

27

1905 — Anuncia-se a conclusão da ponte sobre Catumbella (Benguela) e que a locomotiva «D. Carlos» já a atravessou com excelente resultado.

28

1896 — O Governo mexicano autoriza a concessão de uma linha férrea na Costa do Pacífico, de Tonal a Tuxtla.



A C. P. e a sua grande obra social

Inauguração de duas cantinas, uma na estação do Rossio e outra em Santa Apolónia

NO antigo ginásio da Escola Académica, na Calçada do Duque, a C. P. inaugurou, no dia 17 de Janeiro, uma cantina para o pessoal dos escritórios e da estação do Rossio.

A sala ficou com ambiente simpático, acolhedor e atraente. Forrada de azulejos, é decorada com excelentes quadros a carvão de Calderon e Bedy, reproduzindo edificios e aspectos da vida ferroviária. Ao fundo, encontram-se as instalações duma cozinha ampla e modelar.

O mobiliário é elegante e original. As toalhas, a louça e os talheres são de bom gosto. Sôbre as mesas, a cor e o sorriso das jarras com flores.

Com a inauguração desta excelente cantina, dá-se prosseguimento à notável acção social que a C. P. vem desenvolvendo em benefício dos seus empregados e operários, como sejam assistência médica, dispensários, sanatórios, colónias de férias, escolas, cantinas, bairros residenciais, caixas de reformas e pensões.

A cantina, há pouco inaugurada, serve almoços a 2\$70 e consta de sopa, um prato, fruta e pão. O número de inscritos para almoço diário é actualmente de quatrocentos, mas a sala pode servir mil e cem refeições.

O almoço inaugural foi imensamente concorrido e teve a presidi-lo o sr. Ministro das Comunicações, tendo assistido os srs. dr. Mário Madeira, governador civil de Lisboa, por si e em representação do sr. Ministro do Interior; dr. Mota Veiga, em representação do sr. subsecretário do Estado das Corporações; eng.º Vasco Ramalho, director

geral de Caminhos de Ferro; Dr. Augusto de Castro, Pedro Correia Marques e Carlos d'Ornellas, directores, respectivamente, do *Diário de Notícias*, *A Voz* e *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e vários representantes da Imprensa.

Da C. P. estiveram presentes os srs. Fausto de Figueiredo, coronel Pinto Osório e Mário Costa; eng.º Leite Pinto, prof. Fezas Vital e general Raúl Esteves, do conselho de administração; drs. Bustorff Silva e Emídio Mendes, presidentes, respectivamente, da assembleia geral e do conselho fiscal; director geral eng.º Espregueira Mendes; e eng.ºs Branco Cabral, secretário geral; Campos Henriques, Pereira Barata e Pinto Bravo, e chefes de serviço.

Na altura dos brindes, o sr. Fausto de Figueiredo foi o primeiro a fazer uso da palavra. Porque o seu estado precário de saúde não lhe permitia, começou por dizer, expor naquele momento longas explicações sôbre a acção social da C. P., a outro colega deixava o encargo de o fazer. Em todo o caso, como presidente do Conselho de Administração da C. P. não podia deixar de agradecer, reconhecidíssimo, a presença muito honrosa, tanto para ele como para a Empresa, do sr. Ministro das Comunicações e das demais entidades.

Em seguida, acrescentou:

—Parecerá, à primeira vista, que a inauguração de uma cantina é um acto de importância secundária. Talvez ainda ontem assim fosse considerado. Hoje, não, porque constitue sempre acontecimento de grande e inquestionável relêvo tudo

que contribue para melhorar a situação dos que trabalham. A cantina inaugurada está apetrechada para fornecer diàriamente 400 refeições e destina-se ao pessoal de todas as categorias. Os pró-



O Presidente do Conselho de Administração da C. P., sr. Fausto de Figueiredo, recebendo o sr. Ministro das Comunicações. Estão presentes o Director Geral dos Caminhos de Ferro e o Governador Civil de Lisboa

prios membros do Conselho de Administração não se sentirão diminuídos em utilizá-la.

Continuando, referiu-se elogiosamente à acção do sr. Ministro das Comunicações, que tem a noção exacta dos verdadeiros interesses nacionais e que nunca deixou de reconhecer a importância primordial dos caminhos de ferro na economia do País. A propósito, salientou o facto de aquele membro do Governo já ter declarado publicamente a sua maneira desassomburada de pensar a esse respeito.

E acentuou:

— Nunca encontrou o sr. Ministro das Comunicações alheio aos interesses do País. Estuda profundamente os assuntos e, em vez de os adiar, resolve-os com firme espírito de decisão. A C. P. nunca deixou de fundamentar em sólida justiça todos os pedidos feitos ao Governo e, em nome dela, declarava que o sr. Ministro das Comunicações, ao reconhecer a sua exactidão, só não os atendia quando as circunstâncias o não consentiam.

Elogiou também, nos mais justos termos, a obra realizada pelo sr. Ministro da Economia, acentuando que sem ele aquela cantina não poderia hoje fornecer refeições a preços acessíveis. Referiu-se depois aos grandes encargos da C. P., citando os 215.000 contos gastos em combustíveis para acelerar a marcha dos combóios e para poder cumprir os horários estabelecidos.

Tanto a C. P. como o Governo, acrescentou, estão identificados no desejo de melhorar e ampliar o serviço ferroviário, desejo agora menos difícil depois da unificação das linhas. Denunciou ainda as dificuldades com que a C. P. luta, pois as suas receitas brutas atingem apenas 600.000 contos anuais, que mal chegam para combustíveis, pessoal e outros encargos. Só o encargo com o pessoal é de mil

contos por dia. A situação não é, pois, tranquilizadora, mas a administração da C. P. confia no futuro e no Governo, em especial no sr. Ministro das Comunicações.

O sr. Fausto de Figueiredo, ao terminar o seu discurso, anunciou que brevemente seria inaugurada uma nova cantina em Santa Apolónia, muito se honrando que o sr. Ministro das Comunicações desse também a sua presença àquela cerimónia. Referiu-se ainda à unificação que está a ser estudada, com vantagens para os que ali trabalham, da caixa de reformas do pessoal.

Na sua qualidade de vice-presidente do Conselho de Administração da C. P., falou, em seguida, o sr. general Raúl Esteves, que também tem a seu cargo a direcção das obras social e de assistência ao pessoal daquela empresa.

Fez um resumo das realizações notáveis, sob aqueles aspectos, levadas ali a efeito e citou os encargos pesadíssimos que representavam para a C. P. E apresentou os seguintes números:

Por imposição da lei — Acidentes de trabalho, 1.733.000\$; medicamentos, internamento e socorros extraordinários, 385.000\$; contribuição para a Caixa de Abono de Família, 11.225.000\$. Total: esc. 13.343.000\$.

Por determinação regulamentar — Subvenções (C. R. P.), 10.000.000\$; contribuição (Caixa Auxílio na Invalidez), 1.400.000\$; contribuição (Caixa Reformas de 1927), 11.000.000\$; contribuição (caixas companhias incorporadas), 1.400.000\$; quota-parte «déficit» C. R. Estado, esc. 3.600.000\$; receitas afectas às Caixas de Reformas da C. P., 3.000.000\$; receitas afectas à Caixa de Reformas do Estado, 2.400.000\$; Escola Camões, 88.000\$. Total: 32.888.000\$.

Por contribuição voluntária — Subsídio Ateneu Ferroviário, 22.800\$; reformas (Caixa Companhia),



Aspecto geral do primeiro almoço para o pessoal na cantina da C. P., na Calçada do Duque

366.000\$; pensões (Caixa), 231.000\$; donativos e abonos diversos, 512.000\$; subsídio à Caixa Invalidez das Oficinas, 150.000\$; subsídios às cantinas, 324.000\$; subsídios diversos, 130.000\$; sanatoriza-

ções e hospitalizações, 1.200.000\$; donativos assistência, 185.000\$; colónias de férias, 500.000\$; pensões da Inactividade, 14.500\$. Total: esc. 3.635.300\$00.

Ao todo: 49.866.300\$00.

Cantinas do pessoal da C. P.

Subsídios auctorisados:		Rações fornecidas	
Em 1941.	Esc.	3.015\$00	12.270
» 1942.	»	43.866\$60	168.525
» 1943.	»	74.977\$00	233.920
» 1944.	»	150.213\$10	284.798
» 1945.	»	338.679\$15	395.027
» 1946.	»	358.528\$70	436.946
» 1947.	»	316.063\$55	384.968
Total — Esc.		<u>1.285.343\$10</u>	<u>1.916.454</u>

Depois de algumas considerações sobre a vida da C. P., o sr. general Raúl Esteves acentuou, novamente, que o seu principal problema continua a ser o financeiro.

Fechou a série de discursos, o sr. coronel Gomes de Araújo, ilustre Ministro das Comunicações. Começando por agradecer as saudações do sr. Fausto de Figueiredo, disse que não ia fazer referências à política ferroviária do Governo, porque se reservava para dizer alguma coisa, brevemente, sobre o assunto. Agradeceu o convite, que lhe dera o prazer de almoçar com o pessoal ferroviário. O caminho de ferro, acrescentou, é a espinha dorsal dos transportes. Louvou a C. P. pela sua notável obra social, formulando votos para que o maior número de ferroviários beneficie do magnífico melhoramento que as cantinas representam e quanto às dificuldades da C. P., apontados pelo Fausto de Figueiredo, prometeu que a sua colabo-

ração nunca faltaria em tudo que fosse justo e necessário para o grande elemento económico que é o caminho de ferro.

O sr. Ministro das Comunicações, ao retirar-se, foi calorosamente ovacionado por toda a assistência o mesmo acontecendo com o director geral sr. eng.º Espregueira Mendes.

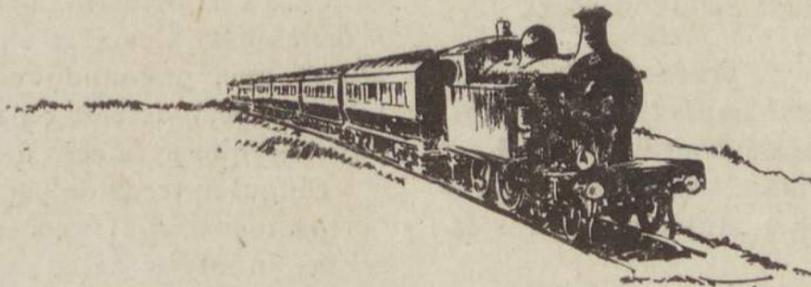
* * *

No dia 24, junto das oficinas de Santa Apolónia, a C. P. valorizou a sua obra social com uma nova cantina, destinada ao pessoal de todas as categorias que ali trabalha.

Esta cantina deve ser a maior do país, pois serve normalmente setecentos almoços, cujo preço, como nas restantes cantinas, é de 2\$70 por pessoa.

No almôço inaugural tomaram parte os srs. Director Geral de Caminhos de Ferro, Eng.º Vasco Ramalho e Dr. José Ferreira, como representantes dos srs. Ministro das Comunicações e Subsecretário das Corporações. Por parte da C. P. estavam os srs. Vice-Presidente do Conselho de Administração, General Raúl Esteves, Administradores Engenheiros Leite Pinto e Mário Costa, Director Geral, Eng.º Espregueira Mendes, Secretario Geral, Eng.º Branco Cabral, Sub-Directores Pereira Barata, Pedro Brion, Campos Henriques e Pinto Bravo, Chefes de Divisão e de Serviço e ainda centenas de ferroviários de todas as categorias.

Em nome da Companhia usou da palavra o sr. General Raúl Esteves, que pôs em relevo o interesse do melhoramento inaugurado, referindo-se ainda à obra social que a C. P. vem realizando há anos, e saudou os Srs. Ministro das Comunicações e Subsecretário das Corporações nas pessoas dos seus representantes, tendo agradecido o Sr. Director Geral de Caminhos de Ferro, Eng.º Vasco Ramalho, que mostrou a sua satisfação por assistir à inauguração de tão importante melhoramento.



Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Fevereiro de 1898)

Tracção electrica em Lisboa

Foi impresso e publicado, em nome da camara municipal, o relatorio da commissão da mesma camara, nomeada para exame dos pedidos da Companhia Carris, sobre a concessão de novas linhas e exploração d'essas, das actuaes e de outras que lhe foram concedidas por anteriores contractos, por meio de tracção electrica, com exclusivo da applicação d'este systema de tracção no perimetro explorado pela Companhia.

E' longo e minucioso este documento, na historia que faz das varias concessões feitas á companhia Carris e seus cessionarios pelas camaras que teem gerido os negocios do municipio de Lisboa desde 1870 até hoje, e uma das melhores feições d'este relatorio é a critica, por vezes acerba, com que verbera as camaras que primeiro intervieram no assumpto, por ellas terem feito concessões sem remuneração, prestado facilidades sem compensações, consentindo em tolerancias sem interesse para os cofres municipaes.

Quem, não sabendo de que são capazes os proficientes relatores, em rigorosa attitudo de intransigencia para com a companhia Carris, lêr este relatorio, chegará ao fim da leitura muito convencido de que a commissão era de parecer que a uma companhia, que de todos tem recebido favores e concessões extraordinarias, nada ha mais a conceder, como exemplo de que — emfim — a vereacção actual só é composta de homens rispídos, integerrimos e capazes de pôrem veto a essa corrente de favoritismo que tem protegido a companhia por parte da camara mãe... ou pae de desvelados extremos.

Mas ao vêr que as conclusões da commissão se resumem em fazer á companhia todas as concessões que ella agora pretende, o leitor cahirá das nuvens... e será bom que não se demore muito na queda, porque, d'aqui a pouco, arrisca-se a ser cortado a meio pelos fios aereos, com que a companhia vae *embellezar* as ruas da cidade.

Para quem conhece, porém, as mil peripecias d'este negocio, a leitura d'este escripto tem um sabor especial e, por vezes, reveste o character de uma obra de notavel jocosidade, taes são as theorias peregrinas que nelle se encontram.

Logo a primeira linha é deliciosa! Não resistimos ao desejo de a transcrever. Diz assim:

«Chegam sempre morosas a Lisboa as innovações».

De fórma que para que os novos processos de viação urbana tenham mais facilidade de ser implantados na capital, o melhor processo que a camara encontra é... fechar-lhes a porta por 99 annos, concedendo á companhia Carris o exclusivo de um systema já velho e banido em outras cidades!

Depois o famoso relatorio historia o inicio dos nossos serviços de viação em commum, e refere-se ás carruagens omnibus, pondo em evidencia que, findos que foram os 20 annos de privilegio de que ella disfructou, a cidade sentiu um alivio ao vêr-se livre d'esse exclusivo, e surgindo, como por encanto, as empresas de transportes baratos, que lhe offereceram conducção facil e commoda em todos os sentidos e direcções.

Fazendo o paralelo do movimento de passageiros nos omnibus em 1848, que foi de 194.783, com o da companhia Carris em 1896, 11.954.545 passageiros, os relatores notam o enorme progresso que, para a viação publica, estes numeros representam.

Ora justamente este argumento é o mais fulminante para a resolução dos nossos proconsules municipaes, dando um exclusivo por 99 annos á companhia Carris.

Porque o privilegio dos omnibus foi por 20 annos acabou em 1865 e a cidade respirou, e as suas commodidades augmentaram.

Se a camara de 1845 houvesse dado esse privilegio por 99 annos, ainda hoje e ainda por 46 annos estariamos á mercê do carrão incommodo raro e caro para nos transportar a Belem.

Eis a bella situação em que se encontrará a capital d'aqui a 53 annos, atrellada ao carrinho electrico da companhia Carris, vendo com inveja em todas as outras cidades — quem sabe se mesmo em algumas nossas — prosperar e melhorar a viação urbana:

Não podemos acompanhar de commentarios todas as considerações d'este folheto, por isso saltaremos á curiosa declaração da pagina 34 em que são transcriptos uns periodos de outro relatorio de um vereador actual defendendo se da accusação de terem concedido monopolio á companhia carris quando impuzeram aos carros de outras companhias o estúpido imposto de 500\$000 por anno, cada um.

A monumental curiosidade d'esses periodos é o seu auctor declarar que, por meio d'essa lei, ficaram salvos os principios da livre concorrência! Esta é de primeira ordem!

Pois se a concorrência existe, se alguns carros sem serem os da companhia circulam nas ruas de Lisboa, deve-se isso á camara, que lhes impõe a taxa mais que extraordinaria de 500\$000 réis e se apressa em excluir d'ella todos os que pertencem á companhia, ou á corajosa tenacidade — quasi temeridade — de uma empresa que, nascendo de elementos populares, desprotegida da camara, guerreada pela poderosa companhia, em todos os detalhes dos seus serviços e só escudada pela sympathia do publico, tem sabido sustentar-se e prosperar?

Essa sociedade, de modestos conductores e cocheiros de carros, tem sabido impor-se pela sua seriedade, pela regularidade dos seus serviços, pelo asseio dos seus vehiculos, pelo bom tratamento do seu gado e pela cortezia com que o seu pessoal trata os passageiros.

E mais do que isso:

Quando o governo e camara se dão o braço para alienarem por completo a nossa viação a uma companhia estrangeira pelo periodo de *um seculo*, e a cidade, na sua costumada indolencia, se fica inerte deixando-se dominar por essa nova triplíce alliança em que a companhia Carris entra a medias com a camara e governo, é ainda a cooperativa Lusitana que, pugnando com acerto pelos seus interesses, vem tambem defender os da capital *como o deviam fazer* aquelles que para essa defesa foram eleitos.

Singular troca de papeis esta!

Já temos aqui exposto bem claro o nosso parecer; não somos inimigos da companhia Carris; não nos oppomos a que esta implante o systema de tracção por electricidade em algumas ruas — n'aquellas que o permitem — mas o dever da camara, agora que a companhia lhe pede concessões, era, em vez de lh'as fazer por uns 100 contos, que no relatorio são impressos em grandes letras, como se fosse uma fortuna nunca vista, trocal-as por uma redução de praso da concessão e de forma alguma lhe dar mais privilegios — que bastantes já ella tem.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 17, II série, de 21 de Janeiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, referente ao 1.º semestre do ano de 1947 (período de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a importância de 5.196\$58, como liquidação desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Santa Comba Dão a Viseu, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, referente ao 1.º semestre do ano de 1947 (período de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 12.083\$15, como liquidação desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Tua a Mirandela apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativo ao primeiro semestre do ano de 1947 (período de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a importância de 15.248\$04, como liquidação desta garantia.

O «Diário do Governo» n.º 18, III série, 22 de Janeiro, publica o seguinte:

EDITAL

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, para cumprimento das disposições do decreto n.º 22:562 de 23 de Maio de 1933:

Faço público que no dia 25 Fevereiro do corrente ano, pelas 11 horas, na Câmara Municipal de Valongo, se há-de proceder à venda em hasta pública de uma parcela de terreno considerada sobrança, com a área de 6^m2,56, situada à direita da linha férrea do Douro, entre os quilómetros 16,005 e 16,009,50, no lugar de Estação, freguesia e concelho de Valongo, distrito do Porto, confrontando ao norte com caminho de ferro e Domingos Ferreira Canelas, ao sul e nascente com caminho de ferro e ao poente com Domingos Ferreira Canelas, sendo a base de licitação 5\$10 cada metro quadrado.

É citado nos termos do artigo 6.º e seus parágrafos do supracitado decreto, o proprietário confinante acima menci-

onado, o qual tem direito de opção e de requerer o que tiver por conveniente para aquisição da referida parcela.

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, 15 de Janeiro de 1948. — O Engenheiro Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

O «Diário do Governo», n.º 1, I série, de 2 de Janeiro, publica o seguinte:

Direcção de Exploração e Estatística

PORTARIA N.º 12:230

Verificando-se a conveniência de reduzir a importância do depósito pela requisição de vagões, a que se refere o artigo 9.º da tarifa de despesas acessórias, regressando-se quanto possível à normalidade: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, que o artigo 9.º da tarifa de despesas acessórias, aprovada pela portaria n.º 5:553, de 25 de Julho de 1928, já alterado pela portaria n.º 10:177, de 27 de Agosto de 1942, passe a ter a seguinte redacção:

Artigo 9.º — Requisição de vagões:

1 — Os vagões para transporte são requisitados nas declarações de expedição mediante depósito de 20\$00 por vagão, incluídos todos os encargos que oneram actualmente as tarifas.

2 — Em troca do depósito é entregue ao requisitante um documento que a empresa recolhe ao restituir a quantia depositada.

3 — Se a empresa já tiver posto o vagão à disposição do requisitante e este, tácita ou expressamente, desistir da sua utilização, considera-se anulada a requisição e a importância do depósito reverte para a empresa, podendo esta dispor do vagão.

4 — A importância do depósito deve ser restituída ao requisitante quando for efectuada a expedição ou quando o requisitante desistir do fornecimento do vagão antes de o mesmo ter sido posto à sua disposição.

5 — A restituição do depósito que acidentalmente não for feita no acto da expedição da mercadoria, ou quando da declaração de desistência, pode ser solicitada à estação em que foi feita a requisição no prazo máximo de vinte dias, contado a partir da data da expedição ou da declaração de desistência.

6 — Findo o prazo estipulado no n.º 5, o reembolso da importância do depósito só pode ser solicitado aos serviços centrais da empresa dentro do prazo de noventa dias, contado a partir da data da expedição ou da declaração de desistência. Se findo esse prazo não tiver sido solicitado o reembolso, a importância do depósito reverte para a empresa.

7 — A empresa não é obrigada a fornecer vagões de carga normal superior a 10 toneladas ou quaisquer outros de tipo especial. As requisições de vagões de tipo especial deverão ser satisfeitas quando as circunstâncias o permitam.

8 — Quando, a pedido dos expedidores, sejam fornecidos vagões de carga normal superior a 10 toneladas, os mínimos de carga de vagão completo estipulados na classificação geral de mercadorias, animais e veículos são elevados em tantas fracções de um décimo quantas forem as toneladas da carga normal de cada vagão superiores a 10. No caso, porém, de o fornecimento de vagões de carga normal superior a 10 toneladas ser de iniciativa da empresa, os mínimos de carga de vagão completo estipulados naquela classificação não são alterados.

Ministério das Comunicações, 2 de Janeiro de 1948. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

COLÓNIA DE MOÇAMBIQUE

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes

A Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique anuncia que se acha aberto concurso, até às 15 horas do dia 18 de Fevereiro de 1948, para o fornecimento e montagem de:

Dois armazéns metálicos para o porto de Nacala.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos caminhos de ferro, em Lourenço Marques, o depósito provisório de 100.000\$.

O programa de concurso, caderno de encargos e modelo da proposta podem ser consultados, às horas do expediente, em Lisboa na Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação, da Direcção Geral de Fomento Colonial, e na Agência Geral das Colónias, em Lourenço Marques na 2.ª secção dos Armazéns Gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique e no Lumbo nos Armazéns de Moçambique.

A abertura das propostas realizar-se-á nos Armazéns Gerais da mesma Direcção, no dia e hora acima mencionados.

Lourenço Marques, 21 de Outubro de 1947.—O Subdirector, substituindo o Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique, *Arnaldo P. Pereira Leite*.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Divisão Comercial — Serviço das Reclamações

AVISO

L E I L Ã O

Em 16 de Fevereiro p.º f.º e dias seguintes, às 11 horas, na estação de Lisboa-Santa Apolónia, nos termos do Artigo 114.º da Tarifa Geral e do Artigo 8.º da Tarifa de Despesas Acessórias, proceder-se-á à venda, em hasta pública, de todas as remessas que não tenham sido retiradas nos prazos estabelecidos, bem como de outros volumes encontrados abandonados e que não tenham sido reclamados.

Avisam-se mais uma vez, e agora por este meio, os Srs. Consignatários das remessas de que podem ainda retirá-las, pagando à Companhia os débitos que corresponderem, para o que poderão dirigir-se ao Serviço das Reclamações (Largo dos Caminhos de Ferro — Lisboa), nos dias úteis, até 14 de Fevereiro, das 10 às 17 horas, excepto aos sábados.

Entre outras, encontram-se as remessas seguintes:

Transportadas ao abrigo da Tarifa 8/108, números: 16996, de Barca da Amieira a Leiria, 1 pacote pimentão; 1214, de Braga a Campanhã, 1 caixa latas; 4838, de Assumar a Lisboa-R, 1 barril; 75434, de Espinho a Lisboa-R, 1 caixa; 76100, de Espinho a S. Mamede, 1 grade com carro de criança; 2068, de Mangualde a Lisboa-R, 1 grade; 3883, de Viseu a Lisboa-R, 1 pacote; 15527, de Barreiro a Coimbra, 1 saco; 9697, de Gaia à Amadora, 1 pacote cera; 10700, de Lisboa a Albergaria, 1 caixa; 54069, de Faro a Campanhã, 1 caixa; 51393, de Estarreja a T. Novas, 1 caixa; 10659, de Leiria a Gaia, 1 cilindro de ferro; 81770, de Lisboa Central a Castelo Branco, 1 caixa; 28128, de Barreiro a Santarém, 1 volume sacos; 48209, de Lisboa-P. a Assumar, 1 atado vassouras; 14865, de Aveiro a Leiria, 1 pacote anilhas ferro; 2021, de Fareja a Lisboa Central, 1 caixa calçado.

Transportadas em grande velocidade, números: 41163, de Santo Tirso a Campanhã, 3 grades com garrafas; 32366, de Bombarral a Mogofores, 1 barril; 28915, de Lamarosa a Esmoriz, 1 fardo corda; 84459, de Lisboa Central a Campanhã, 1 caixa ampolas; 69014, de Espinho a Belmonte, 2 sacos c/ escovas; 9020, de Algés a Santarém, 1 saco c/ ditos;

Henrique Gonçalves

COM

Comionetas e Carroças de Aluguer

Encarrega-se de todos os transportes *

*** Mudanças para Lisboa ou fora**

PRAÇA E ESCRITÓRIO:

Rua de D. Maria Pia, 4 — Telef. 6 2674

(Das 8 às 19 horas)

RESIDÊNCIA:

Rua C (à R. dos Lusladas, 6, 1.º-D. — Tel. 3 6516

(Das 19 às 8 horas)

ALCANTARA — LISBOA

GARAGEM:

Rua de D. Pedro V, 105 — Telef. 3 1275

(Permanente)

48848, de Lisboa-P. a Castelo Branco, 1 grade; 92551, de Porto a Lisboa-P., 2 peças fogão; 455, de Guimarães a Lisboa Central, 1 caixa calçado; 20972, de Lisboa-R. Velha a Granja, 1 grade mobília; 513, de Porto a Lisboa-P., 1 encapado bengalas; 31431, de Coruche a Lisboa Central, 1 mala; 2953, de Lavradio a Lisboa Central, 14 volumes mobília; 35016, de Paredes a Lisboa Central, 1 cadeira.

Transportadas em pequena velocidade, números: 79022, de Lisboa-P. a Óbidos, 53 placas gesso; 55458, de Oleiros a Coimbra, 1 fardo papel; 61821, de Esmoriz a Bombarral, 1 fardo corda; 50334, de Albergaria-a-Velha a Campanhã, 1 grade garrafas; 4890, de Algés a Campanhã, 1 barrica clarificante; 55495, de Espinho a Fundão, 1 fardo papel; 63884, de Esmoriz a Coimbra, 1 fardo corda; 80899, de Olhão a Esmoriz, 2 atados corda; 54752, de Lisboa-P. a Caxarias, 1 barra ferro; 62319, de Esmoriz a Vila Franca, 1 fardo papel; 3364, de Campo Maior Central a Lisboa Central, 4 volumes; 30942, de Lisboa-R. Velha a Fundão, 2 sacos c/ arroz; 57646, de Espinho a Lisboa Central, 4 fardos passadeira; 58691, de Espinho a Lisboa Central, 1 fardo tapete; 70163, de Esmoriz a Lisboa Central, 1 atado vassouras; 68665, de Esmoriz a Lisboa Central, 6 rolos corda; 57976, de Espinho a Lisboa Central, 6 fardos; corda de pita, encerado inutilizados, etc.

O leilão realiza-se em Lisboa, no armazém situado na rampa da Calçada de Santa Apolónia, defronte do gra-deamento.

Lisboa, 21 de Janeiro de 1948.

Pelo Director Geral da Companhia

Pereira Barata

Este número foi visado pela Comissão de Censura

Recortes sem Comentários

Uma anedota significativa

Entre o corpo diplomático de Moscovo é muito corrente esta anedota que bem traduz a prepotência russa.

Estaline verificou um dia, de manhã, quando se levantava, que o seu relógio desaparecera. Informou imediatamente a N. K. D. W., a temível polícia política da União Soviética. A' tarde vê que o relógio havia ficado no seu uniforme de marechal. Chama outra vez o chefe da polícia e ordena-lhe que ponha termo ás investigações, já desnecessárias. O funcionário fica um tanto embaraçado. Estaline enfureceu-se e ordena:

— Faça o que eu mando.

O chefe da polícia diz-lhe, contristado:

— E' que havíamos prendido umas vinte pessoas e esta tarde 19 confessaram-se culpada do roubo...

(De *Boa Nova*)

A Penicilina perde o valor curativo

A dr.^a Mary Barber, num artigo publicado no órgão oficial da Associação dos Médicos Britânicos, declara que a «droga milagrosa» — a penicilina — está perdendo a sua eficiência, porque os germes que ataca pela segunda vez desenvolvem rapidamente uma crescente resistência. O artigo diz: «Os médicos verificam que os germes que normalmente eram derrotados com rapidez desenvolvem agora novas e mais fortes energias. O ritmo do aumento desta resistência à penicilina é tão rápido que se torna alarmante».

Sir Alexander Fleming, o descobridor da penicilina, declarou: «Há, de facto, o perigo de aumentar a resistência à penicilina. Tanto aqui como na América estamos tentando investigar a forma de evitar que assim aconteça».

(De *A Reconquista*)

A perda do N. H. D. João de Castro

Na manhã do dia 1 de Outubro encalhou diante da praia da Janela, na ilha de Santo Antão, em recifes não assinalados na carta, o navio hidrográfico *D. João de Castro*. Até ao dia 18 a guarnição e os socorros enviados da Metrópole e pelo governo de Cabo Verde, dispenderam os maiores esforços para o salvamento do navio. Tudo em vão. Nem o contra-torpedeiro *Vouga*, nem o rebocador sueco *Fritiop*, prontamente mandados seguir para o local, pelo Ministério

da marinha, nem o rebocador *Bissau*, da Capitania de S. Vicente, lograram modificar a situação. O navio foi declarado perdido em 18, após rigorosa inspecção passada pelo engenheiro construtor naval Fernando Araujo.

«Só não encalha quem não anda no mar» — diz um velho aforismo de marujo. No entanto os navios hidrográficos pela natureza especial da sua missão estão, mais do que qualquer outros, sujeitos, a esse risco. Enquanto navios de guerra e de comércio têm por prudente norma afastarem-se das águas, desconhecidas ou de que existam cartas mal levantadas, os navios hidrográficos têm por dever de ofício procurar essas mesmas águas para que dos seus trabalhos resulte a segurança alheia.

Dolorosa foi a perda! Mas encaremo-la conforme deve ser encarada: O *D. João de Castro* morreu como um bom soldado, no seu posto.

(Da *Revista Militar*)

O sr. António Botto no Brasil

O sr. António Botto voou para o Brasil e fez-se brasileiro, renegando a pátria que não teria compreendido a sua obra. Há duas maneiras de compreender uma obra: vê-la menor ou vê-la maior do que ela é na realidade. O sr. Botto, em Portugal, foi incompreendido à segunda maneira, pois que jamais um poeta português logrou tão desproporcionado elogio. Podemos dizer, até, que o elogio ao sr. Botto, em Portugal, constituiu uma pouca vergonha — que havia de ter o seu termo, como teve. Foi esse termo que desgostou o poeta e o arremessou para o Brasil.

O vate das *Canções* — obra com tantos arranjos hábeis de fonte livresca e de descarados plágios, com que iludiu a ignorância e a boa-fé dos críticos — precisa, agora, de chamar a atenção do seu novo público, para recomeçar a mesma farsa, e parece que a coisa vai, pois já certa imprensa brasileira (dizem-nos) rejubilou com chegada ás terras de Bilac, do «maior poeta português». Em Portugal, serviu-se da sua anormalidade físico-psicológica para sobre si chamar a atenção — o que a crítica louvaminheira explorou até provocar náuseas; no Brasil, o poeta resolveu correr a um lance não menos vergonhoso (com a simples diferença de conter uma falsidade): o grande génio renega a pátria que o não soube elogiar!

(De *Prometeu*)

CEL

é a marca dos condutores eléctricos fabricados segundo as normas de segurança das instalações de baixa tensão

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.^{da}

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{DA}

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

CEL

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

Fábrica de Porcelana da Vista Alegre, L.^{da}

FUNDADA EM 1824
A mais antiga da Península

Sede: Largo da Biblioteca Pública, 17-r/c
L I S B O A

FÁBRICA EM ILHAVO
A V E I R O

AS MELHORES PORCELANAS PARA
USOS DOMÉSTICOS E INDUSTRIAIS

PORCELANAS DECORATIVAS
E ELÉCTRICAS

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

Depósitos: { LISBOA — Largo do Chiado, 18
 { PORTO — R. Cândido dos Reis, 18

Santos Mendonça, L.^{da}

L I S B O A P O R T O
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

Companhia

«Cimento

T E J O »

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA
TELEFONES 2 8552 — 2 8553

FILIAL:

Avenida dos Aliados, 20-3.º — PORTO
TELEFONE 1551



Avenida Palace Hotel

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»
Telefones 3 0154-3 0157 — LISBOA

Hotel de 1.ª classe situado no coração da cidade, junto
da estação do Rossio e perto da Avenida da Liberdade

130 Quartos — 80 Quartos com banho

Telefones em todos os quartos, ligados à rede Internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA
COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMÉRICA BAR

Preços moderados-Para estadias prolongadas condições especiais



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

End. Teleg. EUROPÊA

TELEFONE: 2 0911

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-
neira da Katanga: Quilómetros 1.800



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
OFF SET E
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L.^{DA}

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

MÁQUINAS FERRAMENTAS

Tornos mecânicos, Engenhos de furar, Laminadores fieiras, Limadores mecânicos, Limadores manuais, Esmeriladoras de bancada, Serrotes mecânicos, Broquins eléctricos, Tornos de bancada, Bigornas, Forjas, Máquina Universal para madeira, Garlopas, Serras de fita, Serra circular, Motores eléctricos, Motores Diesel, Moto-bombas, Compressores, Correias trapezoidaes, Correias de couro, Saca-tambores, etc.

Acessórios para todas as Indústrias

SOCIEDADES REUNIDAS REIS, L.^{DA}

Secção de Máquinas — Avenida Almirante Reis, 80-B a 80-E — LISBOA — Telefone 50472

**Companhia Nacional de Fiação
e Tecidos de Torres Novas**

(FUNDADA EM 1854)

Fábrica Mecânica de Fiação e Tecelagem
em Torres Novas

TELEFONE 2117

Escritório e Armazém:

Rua de S. Nicolau, 2-1.^o — LISBOA

Apartado 278

Telefone 30145

Endereço Telegráfico — NOVETORRES

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO
DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

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.
FALA-SE — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a
FRANCÊS — todos os Vapores e Combóios.

Gerente: *FERNANDO RODRIGUES*

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

E. Pinto Basto & C.^a, L.^{da}

LISBOA

TRANSPORTES MARÍTIMOS E AÉREOS

CARVÃO

SEGUROS

REPRESENTAÇÕES

(INDUSTRIAIS, ETC.)

EXPORTAÇÕES

TRANSITÁRIOS

ETC., ETC.

NO PORTO

Kendall, Pinto Basto & C.^a, L.^{da}

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

- | | | |
|--|----------------------------|---|
| <p>○ GLYCOL amacia a pele.</p> <p>○ GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.</p> <p>○ GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.</p> <p>○ GLYCOL evita o cieiro.</p> <p>○ GLYCOL dá a tôdas as peles o raro encanto da mocidade.</p> | G
L
Y
C
O
L | <p>○ GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «quei-mado» da Praia.</p> <p>○ GLYCOL cura tôdas as impurezas e estragos da pele, tais como: eru-pções, borbulhas, espin-has, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.</p> |
|--|----------------------------|---|

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 sêlos do correio, nome e morada

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Manuel Tavares da Silva Pereira

Depositários das Águas de Vidago, Melgaço, Pedras Salgadas e da «Companhia Previdente de Lisboa»

OLIVEIRA DE AZEMEIS

«MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL»

Encontra-se quase esgotada a 7.^a edição

Em preparação mais uma edição, a 8.^a