

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

1445



1 — MARÇO — 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

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:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.^a 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

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| A Ilha de Madagascar e os seus actuais Sistemas de Comunicação, por <i>Carlos Bivar</i> | 179 |
| Efemérides ferroviárias, por <i>Carlos Nono</i> | 181 |
| Os Caminhos de Ferro Suíços, pelo Dr. <i>Busquets de Aguilar</i> | 183 |
| Linhas Estrangeiras | 185 |
| Recortes sem Comentários | 186 |
| Os Caminhos de Ferro Portugueses apreciados no Brasil | 188 |
| Imprensa | 188 |
| Publicações recebidas | 188 |
| Há 50 anos. | 189 |
| Espectáculos | 189 |
| Parte Oficial | 190 |

A Ilha de Madagascar

e os seus actuais Sistemas de Comunicação

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

ESTA ilha obteve, durante a última guerra, uma grande notoriedade ou remomeração após o desembarque de forças do exército britânico que ali estacionaram a fim de impedir ataques de navios inimigos, principalmente submarinos.

As forças a que nos referimos foram, ao princípio, mal acolhidas mas, por fim, os seus chefes chegaram a acordo com os das tropas da respectiva guarnição.

A ilha foi declarada colónia francesa em Agosto de 1896, compreendendo catorze províncias civis e quatro territórios militares. A capital é a cidade de Tananarive incluindo a Colónia como dependências, o arquipélago de Cómoro composto por quatro ilhas e várias ilhotas. No canal de Moçambique está situada a Ilha de João da Nova, cujo nome é o que usava o alcaide de Lisboa, que a descobriu em 1501. Faz também parte da Colónia a Ilha da Reunião, antes de Bourbon, descoberta em 1513 pelo capitão de nau e Governador da India, Pero de Mascarenhas, cujo nome usou até à sua ocupação pela França, em 1792. Mais tarde, em 1810-1815, quando ocupada por tropas da Grã Bretanha, voltou a ostentar o nome de Bourbon. De 1816 em diante tomou outra vez o nome de Réunion.

Não foi, porém, sem grandes dificuldades que a ilha se submeteu aos seus actuais ocupantes. Só após sucessivas expedições militares que consumiram alguns milhares de soldados devido, principalmente, à insalubridade do clima, factor que os indígenas

aproveitavam obrigando as forças militares a convergir para determinadas regiões do interior. A região mais salubre é a que fica situada na parte alta do massiço central. A população indígena composta pelos Malgaches, pelos Hovas e Betsiléos, etc., povôa uma grande parte do centro da ilha, a qual foi ocupada pela França, em 1643, em nome de Luís XIV. A Companhia das Indias tomou posse dos estabelecimentos existentes na Baía de Tholangaran ou do Fort Dauphin, tendo mais tarde aí desembarcado Montdvergne, comandando uma frota de dez navios, ficando, assim, constituídos os primeiros fundamentos do poder colonial francês no Oceano Indico.

Tudo isto diz respeito aos acontecimentos da época moderno-contemporânea.

* * *

Anteriormente a todos estes acontecimentos, é claro, que a ilha, a quarta do mundo em extensão territorial, duzentas e vinte e oito mil milhas quadradas, já era conhecida e mais ou menos explorada.

Assim, Colingridje, na sua obra «The Discovery of Australia», pág. 58, diz que os árabes lhe davam o nome de Al-Camar — Ilha da Lua.

Pero da Covilhã quando visitou a costa S. E. de África verificou que na ilha se exercia variado comércio entre os indígenas e os mouros.

Segundo Gaspar Correia, nas «Lendas da India» e Castanheda num dos seus livros,

ela foi descoberta pelo capitão Diogo Dias, de uma das naus que escapou ao sossôbro quando a esquadra de Cabral, em viagem do Brasil para a India, foi assaltada pelo celebre pé de vento de 24 de Maio.

Dias ignorando por onde seguia, abordou uma praia e só mais tarde, quando dobrava a sua extremidade, reconheceu que surgira em uma ilha à qual deu o nome do santo do dia, S. Lourenço, 10 de Agosto de 1500. Prosseguindo na sua navegação foi ter ao Cabo de Guardafui e, correndo ao longo da costa do Mar Vermelho aportou e descobriu a cidade de Barbora ou de Berbera, na Somalilândia. Aí foram atacados pelos mouros que conheceram que as naus eram da feição das de Vasco da Gama e que, por isso, deviam pertencer a cristãos. Devido à ingenuidade do capitão desembarcaram doentes da tripulação, que logo foram aprisionados, perdendo-se também muita da valiosa carga e, ainda para mais, agravar a situação o batel, pelo que ficaram impedidos de irem a terra em qualquer outra ocasião. Aportaram no regresso a Cabo Verde, onde meteram tripulantes que levaram as naus ao Tejo.

A ilha ficou sendo, desde então e por muito tempo, conhecida pelo nome de S. Lourenço. Foi visitada em várias datas pelos navios portugueses alguns dos quais naufragaram deixando lá tripulantes que

ficaram cativos dos indígenas. Chegou mesmo a haver um princípio de colonização por frades que lá construíram uma igreja de pedra.

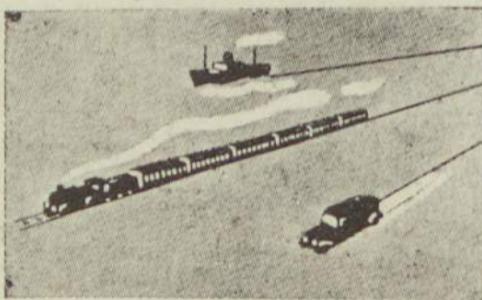
William Greenlee, descreve o descobrimento de Diogo Dias, fazendo-o acompanhar dum roteiro, no seu livro «The Voyage of Pedro Alvares Cabral to Brazil and India», n.º 81, 2.ª série, 1938, da Hakluyt Society — Londres.

Mas a insalubridade da ilha e a inferioridade dos seus produtos, comparados com os da India, não animaram nunca os portugueses a estabelecerem lá um Governo ou a manterem uma guarnição.

Os Caminhos de Ferro da Ilha de Madagascar ocupam uma extensão de 856 quilómetros assim distribuídos: linha de Tanararive a Tamatave, 368 quilómetros; Tanararive-Antsirabé, 168; Moromanga-Andreba, 158 e ainda uma outra de Fianarantsoa-Costa com 162 quilómetros.

Existiam segundo a estatística de 1938, 25.750 quilómetros de estradas próprias para automóveis e 16.100 linhas telegráficas. As linhas telegráficas urbanas ocupam uma extensão de 13.600 quilómetros, havendo também um certo número de estações para telegrafia sem fios.

A ilha acha-se ligada, pelo cabo submarino, às ilhas Maurícia e de Reunião e à cidade de Adem.



Efemérides ferroviárias

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

MARÇO

1

1902 — A Companhia Real dos Caminhos de Ferro, devido à concorrência dos carros eléctricos, resolve diminuir o preço das viagens entre o Cais do Sodré e Algés.

2

1905 — A Companhia dos Caminhos de Ferro de Bilbao a Las Arenas é autorizada a construir a via dupla de toda a sua linha.

3

1919 — Em Tóquio é estabelecido um acôrdo para se normalizarem os caminhos de ferro da Sibéria e da China Oriental, sendo a fiscalização submetida aos cuidados dos aliados.

4

1905 — Ordena-se a conclusão dos estudos para a construção de um caminho de ferro de via estreita que, partindo da cidade de Alhama, província de Granada, vá entroncar na linha da Andaluzia, próximo de Tocon.

5

1903 — A Direcção dos Caminhos de Ferro da Suécia, resolve estudar a substituição do vapor pela electricidade para a tracção de todas as linhas do seu país.

6

1863 — É aberto à exploração o troço ferroviário de Abrantes ao Crato.

7

1912 — Dá-se ás 21 horas um choque perto de Ermezinde, entre um combóio carregado de carvão que seguia para Trofa e outro misto para o Porto, havendo feridos de certa gravidade.

9

1933 — Estabelece-se a ligação directa entre Saragoça e Valência com a inauguração da linha férroviária Caminreal a Saragoça.

10

1869 — As linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro do Sueste voltam de novo à posse do Estado.

11

1902 — Sob o tema «Os Caminhos de Ferro do Sul e a Agricultura» o engenheiro José Fernando de Sousa realiza uma interessante conferência na Real Associação da Agricultura Portuguesa.

12

1903 — O Ministro das Obras Públicas de França manda proceder aos estudos de uma linha para tracção eléctrica de Axat a Mont Louis por Puyvalada, Formiguères, Matemale e la Llagonne.

13

1902 — O Governo Imperial põe à disposição de Lord Kitchener a soma de 800.000 libras destinadas ao prolongamento da Rêde dos Caminhos de Ferro nos territórios de Orange e Transwaal.

14

1932 — Pelo Chefe do Estado é solenemente inaugurada a linha da Senhora da Hora e o Túnel da Trindade.

15

1908 — Chega a Cartagena o primeiro combóio directo entre Paris e aquela cidade espanhola.

16

1902 — Em Motril realiza-se uma grande reunião de proprietários, que resolve pedir ao Governo espanhol a construção de um caminho de ferro até Granada.

17

1906 — Rebocando um combóio de quinze vagon com materiais de construção, chega pela primeira vez uma locomotiva a Vila Real de Santo António.

18

1891 — Abre à exploração a 4.^a secção do caminho de ferro de Ambaca (até ao quilómetro 180).

19

1902 — É aberta ao público a secção de caminho de ferro central de Aragoão compreendida entre Sagunto e Valência.

20

1906 — É autorizada a construção do caminho de ferro na Ilha de S. Tomé.

21

1905 — É inaugurada e aberta ao serviço a ponte D. Luís Filipe junto ao quilómetro 14 do caminho de ferro de Benguela; prolongamento da linha férrea de Catumbela.

22

1922 — Com toda a solenidade é inaugurada, em Londres, a nova estação de Waterloo, no terminus dos Caminhos de Ferro do Sudoeste.

23

1904 — A «North Eastern Ry» resolve adoptar o sistema de sinalização electro-pneumático Westinghouse na nova estação de Paragon Street a Hall (Inglaterra).

24

1909 — Reune-se em Berne uma conferência

para decidir entre a Suíça, a Alemanha e Itália a questão do Caminho de Ferro de S. Gotardo.

25

1904 — Anuncia-se que o velho edifício da estação de caminho de ferro de Génova, que é de madeira e iluminado a petróleo, vai ser substituído por uma bela construção com todos os requisitos modernos.

26

1903 — O Parlamento sul-africano aprova o projecto dum caminho de ferro que atravesse todo o continente australiano do Norte ao Sul.

27

1943 — As tropas chinesas atacaram a linha férrea Pequim-Hankao, cortando-a próximo de Hwayvan.

28

1891 — Coloca-se o 4.^o tramo da ponte metálica das margens do Cávado, entre Fão e Esposende.

29

1883 — O Governo Português autoriza a construção de várias linhas complementares do Sul e Sueste.

30

1904 — É aberto concurso para a construção do tabuleiro metálico sobre o Rio de Tavira, no lanço de Faró a Vila Real de Santo António.

31

1923 — O governo inglês declara que se as companhias inglesas de caminhos de ferro irlandeses não procurarem solução satisfatória para se agruparem, promulgará uma lei unificando todas as linhas do Estado Livre da Irlanda.



Os Caminhos de Ferro Suíços

P e l o D R . B U S Q U E T S D E A G U I L A R

II

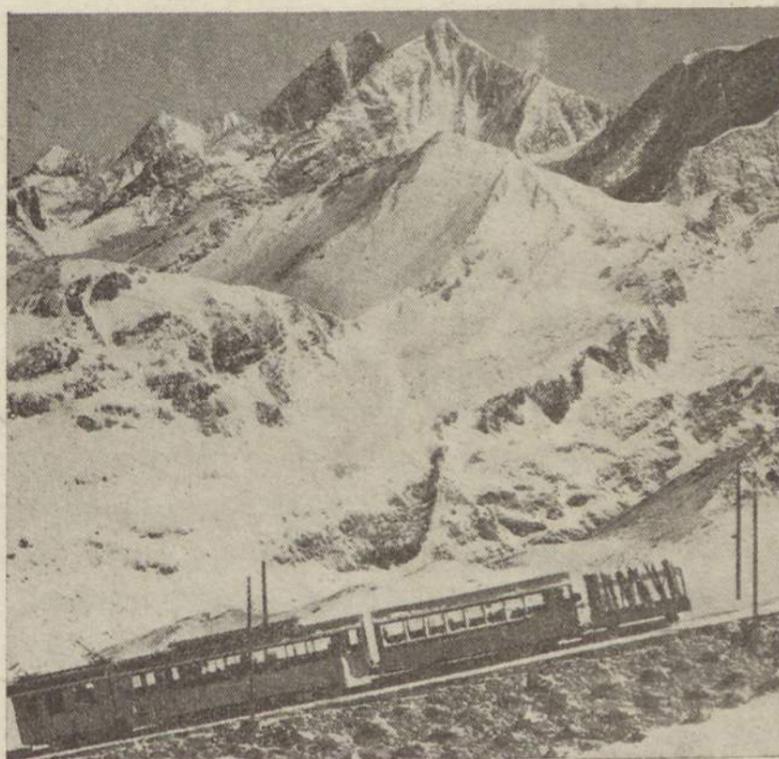
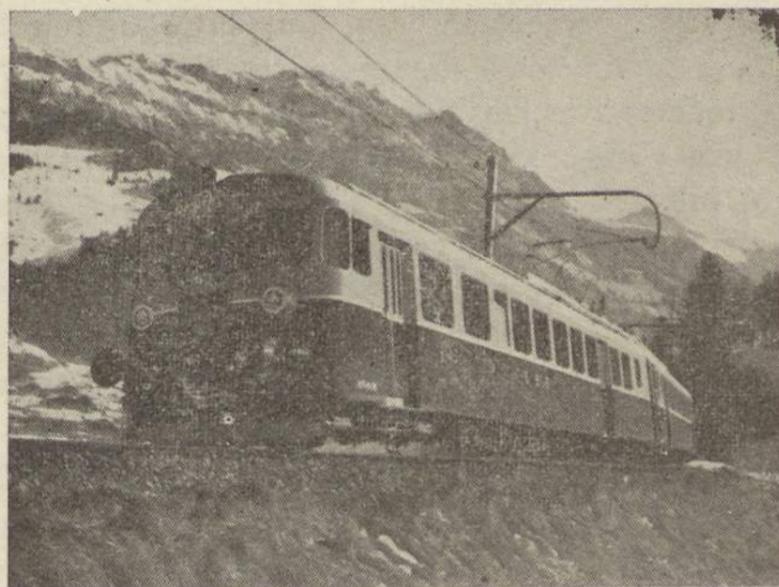
Livros do centenário

UMA das formas interessantes pelas quais a Suíça comemorou o centenário do seu primeiro caminho de ferro, consistiu na publicação de uma série de livros em francês e em alemão, referindo-me apenas aos primeiros por desconhecimento dos segundos e respectiva língua. São seis as obras do meu conhecimento: «Le Centenaire Nes Chemins de Fer Suisses» (1); «Ernst Mathys, «Les Chemins de Fer Suisses au Cours d'un Siècle» (2); «Les Mystères des Chemins de Fer» (3); «Michel Ray, Nos Chemins de Fer au service du Pays» (4); «M. Hourri, nos locomotives» (5); «Michel Ray, avec une 12000 C. V. à l'assaut du Gothard» (6).

Estas obras caracterizam-se pela sua erudição, estudo completo, carácter científico, conhecimento perfeito da matéria pelos autores, fins de divulgação e de cultura, de forma a qualquer pessoa, e na Suíça não há analfabetos, poder compreender o que lê.

São de interesse histórico: «Le Centenaire des Chemins de Fer Suisses, e Ernst Mathys», «Les Chemins de Fer Suisses au Cours d'un Siècle». Acompanhado de boas gravuras e de uma apresentação atraente, «Le Centenaire des Chemins de Fer Suisses» não é livro de um só autor mas de diversos, escrevendo o seu capítulo cada um. Duma forma sumária descreve o início ferroviário na Suíça, técnica empregada, principais engenheiros e pessoas que se dedicaram aos caminhos de ferro, evolução havida, perspectivas futuras, e uma relação impressionante das emoções sofridas na noite de 9 de Maio de 1940, quando se julgava que o exército alemão invadiria a Suíça. Com quadros sinópticos, seguidos de valiosas referên-

De cima para baixo — O combóio de Martigny-Orsières — Combóio para alta montanha, conduzindo a Gornergrat, montanha do Valais, a 3.136 m. de altura — Combóio «elevador» para a estação climática de Montanha; subindo num brevíssimo percurso de 500 a 1.500 m.



cias, Ernst Mathys, em «Les Chemins de Fer Suisses au Cours d'un Siècle», apresentou a história dos caminhos de ferro suíços de um modo claro, perfeito na forma cronológica para as datas da construção das linhas, edificação e transformação das estações, obras de arte e acidentes ferroviários. A disposição da matéria permite uma fácil consulta, sendo um livro muito útil.

«Les Mystères des Chemins de Fer» é uma obra que merece um lugar de honra na biblioteca de toda a pessoa culta, pelo vigor técnico da expressão, carácter de enciclopédia ferroviária, linguagem precisa e clara, luxuosa apresentação acompanhada de muitas gravuras. Cada capítulo foi entregue a um técnico dos mais ilustres, começando por uma introdução referente aos caminhos de ferro em geral, estudo da via férrea, locomotivas, maquinistas e respectivo serviço, carruagens e vagões, orgânica das estações, guerra ao perigo, bilhetes e horários, electrificação dos caminhos de ferro federais, caminhos de ferro de montanha, cérebro de um caminho de ferro, e os caminhos de ferro e os seus fornecedores. De todos os livros publicados a que me refiro, este é incontestavelmente o melhor e cuja leitura mais atrai tènicamente.

Michel Ray é um inspector escolar a quem a Direcção dos Caminhos de Ferro Federais encarregou de escrever «Nos Chemins de Fer au Service du Pays» para propaganda e apreço dos caminhos de ferro entre a mocidade, que é sempre protegida e acarinhada pelos suíços. Convém pôr em relevo a alta competência que na Suíça tem um inspector escolar, que é capaz de escrever, com saber e erudição, um livro atraente, descrevendo de uma forma didática e simples o que são os caminhos de ferro, estando para «Les Mystères des Chemins de Fer» como uma obra de divulgação se encontra para um tratado. Inicia-se o livro por um resumo histórico dos caminhos de ferro em geral, depois importância e organização dos Caminhos de Ferro Federais, construção duma linha férrea, instalações de segurança, uma estação moderna,

electrificação duma linha férrea, hulha branca, material rolante, circulação dos combóios e horários, os ferroviários no seu posto, a linha de Saint Gothard, os caminhos de ferro na vida económica do país, as tarifas, em viagem, o povo e os seus caminhos de ferro, terminando por indicar a forma de ser ferroviário. Gravuras, desenhos, gráficos, trechos literários e um mapa acompanham o texto.

«Nos locomotives», da autoria de M. Hauri, destina-se de uma forma louvável a criar entre a juventude o gosto pela profissão de maquinista, começando por uma conversa amistosa entre um maquinista e um estudante que deseja sê-lo, ocupando-se da profissão, a seguir classificação dos veículos motores, esforços de tracção, velocidade e poder, locomotivas a vapor, eléctricas e térmicas.

De novo Michel Ray no livro «Avec une 12000 C. V. à l'assaut du Gothard» apresentou a descrição da viagem que um estudante de 15 anos efectuou através da rede nacional. A Direcção dos Caminhos de Ferro Federais publicou em 1945 um livro intitulado «Les Chemins de Fer Fédéraux pendant la guerre» apresentando um concurso com duas perguntas:

- 1.^a Em que lhe agradam os caminhos de ferro?
- 2.^a Que espera dos caminhos de ferro depois da guerra?

Entre 6121 participantes foram classificados 200, recebendo como prémio uma viagem em 2.^a classe pela Suíça. Tendo sido um dos premiados, atravessou o túnel de Saint-Gothard, efectuando o percurso de Lausanne a Airolo, passando por Berne. Obra para ser lida pela mocidade, é primorosa no género e de apreço merecido.

- (1) Lausanne 1947, vol. de 159 págs.
- (2) Berne 1943, vol. de 268 págs.
- (3) Lausanne 1946, vol. de 405 págs.
- (4) Lausanne 1946, vol. de 121 págs.
- (5) Lausanne 1946, vol. de 103 págs.
- (6) Zurique s/d., vol. de 32 págs.



Linhas Estrangeiras

BRASIL No corrente ano, o Ministério da Viação já investiu 116.472.035,50 cruzeiros na compra de 50 locomotivas que foram distribuídas, por intermédio do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, a várias linhas do país. Foram providas com locomotivas as seguintes linhas, onde mais se fazia sentir a necessidade de renovação de material rolante e obedecendo ao crescente aumento do tráfego: Viação Férrea Rio Grande do Sul — 27 «Northern» de 98.864 quilos no valor de Cr\$. 67.065.178,50; Rêde de Viação Paraná Santa Catarina — 7 «Mallet» de 74.458 quilos no valor de Cr\$. 12.599.377,00 e 6 «Northern», de 96.299 quilos no valor de Cr\$. 14.392.814,00, num total de 13 locomotivas por Cr\$. 26.992.201,00; Rêde Mineira de Viação — 4 «Northern» de 96.299 quilos no valor de Cr\$. 9.672.108,00; Estrada de Ferro Noroeste do Brasil — 3 «Northern» de 98.864 quilos no valor de Cr\$. 7.343.079,00 e Estrada de Ferro D. Teresa Cristina — 3 «Mallet» de 74.458 quilos no valor Cr\$. 5.399.469,00. Todas as locomotivas são de bitola de 1 metro e completamente novas, tendo a sua fabricação sido encomendada nos Estados Unidos no ano passado. Queimam carvão e foram adaptadas para trabalhar exclusivamente com carvão nacional, que produz menor rendimento que o estrangeiro.

ESPAÑA Encontra-se já em Madrid, no exercício das suas funções, o Conde de Guadalhorce, recentemente nomeado presidente de Conselho de Administração da RENFE.

À sua chegada, o ilustre engenheiro declarou o seguinte:

«Sinto uma grande satisfação por servir de novo a minha Pátria, podendo afirmar que não haverá trabalho que me pareça grande nem dificuldade que não me pareça vencível, pois para ela há-de contribuir o povo espanhol inteiro, todos quantos nela trabalham, todos quantos hão de servi-la; numa palavra: — todo o país.»

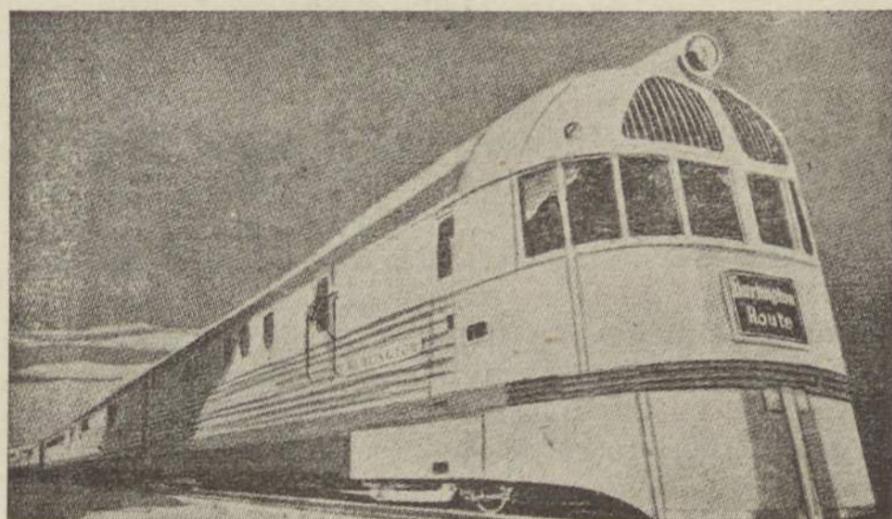
HOLANDA Durante o ano de 1946, os Caminhos de Ferro de Estado da Holanda transportaram 174.000.000 passageiros, ou seja mais quinze por cento do total de 1938, se bem que no que respeita a cargas, no mesmo ano, o movimento tivesse registado uma diminuição de dois milhões de toneladas.

As receitas brutas excederam em 84.000.000 as despesas. Desta quantia, 59.000.000 destinaram-se a pagamentos diversos, reservando-se para dividendos 7.000.000 de que resulta um saldo de 18 milhões de

florins, dos quais 7.900.000 são para o Estado, destinando-se a reservas o restante.

INGLATERRA Diz o «Modern Transport» que os aspectos técnicos da electrificação, conforme aplicada pela Southern Railway, foram objecto duma comunicação lida recentemente no Instituto de engenheiros electrotécnicos de Londres, por C. M. Cook, engenheiro electricista da referida Companhia. Durante a discussão, usou da palavra o Sr. John Elliot, Director da S. R. que disse ir tratar simplesmente do aspecto comercial do problema. Notou que na Southern havia um movimento de aproximadamente 75% passageiros, e 25% mercadorias, exactamente o contrário da posição das Companhias do Norte. A sua Companhia tem de transportar para Londres, e de Londres, em 2 1/2 horas, de manhã e à tarde, meio milhão (500.000) passageiros, tarefa sem paralelo no mundo.

Os combóios indispensáveis para este intenso movimento, chegando de 3 em 3 minutos, só são possíveis realizar, graças à electrificação dos mesmos.



Uma automotora dos caminhos de ferro ingleses

— Como consequência da política trabalhista, os caminhos de ferro passaram para a posse do Estado no dia 1 de Janeiro de 1948.

A rede ficou dividida em seis regiões separadas. Os caminhos de ferro britânicos converteram-se, pois, numa das maiores redes de transporte ferroviário unificado do mundo. Emprega 600 mil ferroviários, técnicos e engenheiros; possui 20 mil locomotoras, 40 mil carruagens e mais de um milhão e 500 mil vagões.

Cada uma das seis regiões é dirigida por um chefe de região, assistido por um Conselho Regional, composto de técnicos encarregados de trabalhos absolutamente diferentes. Todos trabalharão em equipas e não em «comité», no sentido de que trabalharão paralelamente, cada um na sua especialidade e não em conjunto nos mesmos trabalhos.

Os futuros chefes de região serão eleitos entre os directores das companhias particulares: Quatro deles ainda não chegaram aos 50 anos, como Mr. C. P. Hopkins, da região Noroeste.

Falta agora saber quais serão os resultados da nacionalização.

Recortes sem Comentários

Acto de coragem e abnegação

Na última segunda-feira, quando as meninas Ana Ferreira de Matos e Maria José Godinho de Oliveira regressavam da Escola á Quinta do Côvo, onde residem, ao passarem por Cidacos ouviram gritos aflitos de socorro, que partiam de uns campos nas proximidades do Fundo do Lugar.

Era quase noite e os campos encontravam-se encharcados com a água de merugem.

As nossas heroínas, porém, não hesitaram e, em corrida veloz através os campos, aproximaram-se do local de onde partiam os gritos de socorro, chegando, felizmente, ainda a tempo de salvarem de morrer afogada numa presa uma mulher do Fundo do Lugar, casada com José da Igreja Velha, a qual, por virtude de um ataque, havia caído nessa prêsca e estava, já esgotada de forças, prestes a submergir.

As duas gentis meninas, que foram muito louvadas pelo seu bellissimo e humanitário act), bem mereciam ser condecoradas pelo corajoso feito.

(De *Correio de Azemeis*)

As eleições na China

Cêrca de 30 mil candidatos disputaram, na China, 2.971 lugares no Parlamento chinês, mas sómente os indivíduos apoiados pelo Governo têm probabilidade de serem eleitos.

O povo chinês, na sua grande maioria analfabeto, 250 milhões, foi pela primeira vez exercer um direito que a sua democrática constituição lhe confere e que é sempre exercido com aquela consciência e conhecimento de causa próprio das democracias.

Neste país, parece que foi um caso sério conseguir que os cidadãos fôssem à urna, convencê-los de que tal passo era a sua consagração de cidadãos livres e de povo soberano. Mas, para de comêço, já não estão muito mal. Já têm três partidos à escolha, com os seus programas políticos que lhe servem de bandeira e que, à maneira dos partidos muito prometem e nada realizam.

A China civiliza-se.

(De *Boa Nova*)

Efemérides portuguesas

Escolhemos para traçar o perfil de Sidónio Pais, a data do seu assentamento de praça—12 de Dezembro de 1888, por que foi, pouco depois dela, que o conhecemos, como condiscípulo na Escola do Exército. Por diferentes serem os cursos, nunca as nossas relações foram estreitas, e, ao separarmos, no seu termo, eu fazia, de Sidónio Pais, dado o seu misantropismo, o juízo de supô-lo capaz de tudo, menos de ser o cidadão e militar que veio a revelar-se.

Não queremos, quanto a Sidónio Pais, recorrer a palavras que, a seu respeito, fossem colher, nas tantas fontes de onde poderão extrair-se apreciações; apraz-nos render homenagem a este grande português, por palavras próprias, que só terão um mérito, mas esse alguma coisa valendo — o da sinceridade.

Foi Sidónio Pais, incontestavelmente, um inteligente precursor de princípios e preceitos governativos que, fora de Portugal, só começaram a esboçar-se mais tarde e, entre nós, só depois do advento do «Estado Novo», que também ele intentou implantar.

Problemas de todo o género, financeiros, económicos, políticos e sociais, em que, durante 7 anos, a demagogia nem pensaria resolver, foram enfrentados por Sidónio Pais, com inteligência, energia e sensatez; morto ele, caíram no no limbo, de onde, só após quase dois lustros, os veio desenterrar o movimento militar de 28 de Maio de 1926, tendo sido o exército quem, de novo, arrancou, a bem da Nação.

Quem folheie o volume da legislação portuguesa, no ano de 1918, tem de reconhecer, em Sidónio Pais, não, como plumitivos vários o classificaram um «ambicioso político»; em contraposição, no dia do triunfo, o adido militar inglês foi ao Parque Eduardo VII, felicitá-lo; após a morte, o ministro dos E. U. da América, em frente do cadáver, disse: «Eras grande demais, para um País tão pequeno». — J. O

(Do *Comércio do Porto*)

A entrada dos estrangeiros em Espanha — Disposições sobre abastecimento e circulação de automóveis e compra de pesetas

Os automobilistas estrangeiros que entrem em Espanha, poderão adquirir, nas Delegações do Instituto Espanhol de Moeda Estrangeira, nas fronteiras, em Madrid e nas capitais de província, livretes de talões para compra de 20, 40, 60 ou 80 litros de gasolina, ao preço de 2 pesetas por litro, pagáveis em escudos, ao câmbio oficial normal, correspondente a cêrca de esc. 2\$40 por cada peseta.

O consumo máximo autorizado é de 200 litros por semana ou de 800 por mês, podendo, em casos excepcionais devidamente justificados, ter um aumento extraordinário de 50%.

Os automobilistas estrangeiros que adquiram os livretes de talões acima mencionados, receberão um cartão especial que terão de colar no para-brisas do carro que utilizem e poderão circular livremente por Espanha em todos os dias da semana.

A gasolina vendida nestas condições será fornecida em bombas especiais, marcadas, para esse efeito, pela C. A. M. P. S. A. e terá de ser metida forçosamente nos depósitos dos automóveis, não se permitindo, em nenhum caso, a utilização de bidons ou vasilhas suplementares, nem a venda ou cêdência da gasolina a terceiros, sob pena de pesadas sanções.

Ao saírem de Espanha, os automobilistas estrangeiros poderão obter o reembolso dos talões não utilizados, ao câmbio e na moeda em que a sua compra foi efectuada.

A partir de 1 de Fevereiro está determinado que seja exigido a todos os estrangeiros que entrem em Espanha, a compra de um mínimo de 200 pesetas diárias, ao câmbio oficial túristico, correspondente a cêrca de 1\$50 por cada peseta.

(Dos *jornais*)

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51

LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Tentativa de apropriação ilegítima de títulos jornalísticos

O nosso prezado colega «O Primeiro de Janeiro» e «O Comércio do Porto» foram, há pouco tempo, vítimas duma tentativa de apropriação ilegítima dos respectivos títulos, facto que, por insólito, justifica, sobretudo para que os incautos possam precaver-se, pública exposição. Porque a justiça, em Portugal, não é vã palavra, tal tentativa não surtiu o pretendido efeito, pelo que respeita a «O Primeiro de Janeiro» e «O Comércio do Porto». Outros colegas nossos, porém, foram vítimas desse abuso, razão de sobra, pois, para que do caso nos ocupemos. Denota o facto, em primeiro lugar, o desejo de ganhar dinheiro à custa de expedientes de toda a espécie e, em segundo, a falta de escrúpulos que caracteriza o tempo que passa.

Revertendo ao caso de «O Comércio do Porto», perfeitamente idêntico ao de «O Primeiro de Janeiro», vejamos em que consistiu o abuso a que nos referimos. Quando este jornal adoptou o título que usa, a propriedade intelectual era regulada pelo Código Civil. No decurso do tempo, foram surgindo os regulamentos sobre a propriedade literária, artística e científica, hoje em vigor. Lei alguma, porém, obrigava este jornal a registar a propriedade do seu título — e, como a lei não nos impunha essa obrigação, abstinemo-nos de o fazer, mantendo-nos ao abrigo do claro e insofismável Código Civil, que, pelo menos na parte que nos respeitava, não sofrera derrogação. Acrescente-se que a simples existência, durante muitas dezenas de anos, deste jornal e o registo da respectiva entidade na Conservatória do Registo da Propriedade Intelectual garantiam, suficientemente, a legítima e incontestada propriedade do seu título.

Acontece que, há dez anos, foi-nos determinada a necessidade de efectuar o registo do título deste jornal na Conservatória da Propriedade Intelectual. Cumprida, imediatamente, tal determinação, requeremos o registo e pagámos a importância que lhe respeitava. Pelo conservador foi-nos passado um certificado em que se declarava ter sido *apresentado para registo e registado* o título do jornal. Como era natural, demos a esse documento o destino exigido e considerámos o assunto arrumado. Há dois anos, porém, pouco tempo após o falecimento do conservador do Registo da Propriedade Intelectual, sr. dr. António Carvalho de Oliveira Maia, o novo conservador, sr. dr. Joaquim Ananias Lopes Torres, comunicou-nos que o seu antecessor não fizera o registo do título nos livros respectivos, limitando-se a anotar no «Diário» o nosso requerimento. Como possuíamos o certificado do registo em questão, considerámos que o lançamento nos livros da repartição não passava de mera formalidade burocrática, a preencher, como era óbvio, pelo novo conservador, pois pagos estavam por nós os emolumentos exigidos. Nada tínhamos, evidentemente, com a omissão ou o descuido do funcionário falecido e ao novo conservador — e só a este — competia, naturalmente, regularizar uma situação que o seu antecessor deixara irregular. Assim é que estava certo e ninguém de bom senso poderia manifestar, a tal respeito, opinião contrária.

Contudo, a 6 de Dezembro do ano pretérito, o actual conservador do Registo da Propriedade Literária, Artística e Científica insistia connosco, absurdamente, para que procedêssemos ao registo do título do nosso jornal, visto ele não constar dos livros de Descrições e Inscricções da sua Conservatória. A tal ponto foi o zelo do conspícuo funcionário que nos comunicou, ameaçadoramente, que, se alguém lhe aparecesse a registar um título igual ao do nosso jornal, não teria dúvida em aceitar o registo... Dois dias após a data daquela comunicação, isto é: a 8 de Dezem-

bro, o referido conservador aceitava o registo da propriedade do título de «O Comércio do Porto», figurando como proprietário o agente de publicidade sr. Gaspar Ribeiro Pinto Bacelar, desta cidade. O mesmo acontecia com o nosso prezado colega «O Primeiro de Janeiro», cujo título era, não menos abusivamente, registado, figurando como proprietários o comerciante sr. Manuel Rodrigues e o editor sr. Carlos de Carvalho Cardoso da Silva, ambos do Porto.

O certo é que, por mais extraordinário que pareça, o actual conservador aceitou como legítimos proprietários dos títulos de «O Primeiro de Janeiro» e o «Comércio do Porto» os referidos senhores. Munidos do documento de propriedade dos dois jornais, mas, facto curioso, só com o registo no livro diário, os cavalheiros julgaram-se, então, no direito, de fazer exigências, sub reptícia e mansamente embora, no de os proprietários dos dois jornais entrarem num acordo com eles, mediante, claro está, o pagamento de x... *Chantage* pura, como se vê. Os episódios consequentes, se fôssemos a referi-los, dariam, talvez, para algumas colunas de prosa, mas basta que apontemos o caso, sem o profundarmos.

Conscios de que a razão nos assistia, não demos ouvidos às sugestões melífluas que nos faziam para fecharmos o *negócio*, sem dúvida rendoso para aqueles que haviam pretendido fazer da incúria dum conservador e da animosidade doutro uma espécie de mina a explorar... Recorremos à justiça, que, como não podia deixar de ser, nos atendeu. A Direcção Geral dos Serviços do Registo e Notariado foi de parecer; o ilustre titular da pasta da Justiça, sr. dr. Cavaleiro de Ferreira, despachou nesse sentido, que a apresentação para registo, feita por nós em 1938, da propriedade do título do nosso jornal devia ser registada nos livros das Descrições e Inscricções daquela Conservatória, restabelecendo-se assim uma legalidade temporariamente desvirtuada. As manobras dos pretensos proprietários dos títulos de *O Primeiro de Janeiro* e *O Comércio do Porto* sofreram um revés total, podendo aplicar-se a esses cavalheiros o conhecido aforismo de que quem vai buscar lã vem, às vezes, tosado.

Vejamos, agora, o caso, do ponto de vista jurídico. O que se passou com *O Primeiro de Janeiro* e *O Comércio do Porto* deveria servir de lição para quantos poderão ver-se um dia, ameaçados de tentativas semelhantes. Por um princípio de equidade que deveria ser tomado em conta pela legislação, deveria assentar-se em que *um registo pode considerar-se, para todos os efeitos, como efectuado, antes de estar lavrado no livro competente, desde que tenha sido feita a respectiva apresentação no «Diário» e se tenha verificado que o registo está em condições de ser efectuado e assim se verifique*. Do ponto de vista moral, uma lição há, também, a tirar do caso que, resumidamente, relatámos. Vem ela a ser que a ambição de obter dinheiro, seja à custa de que expedientes for, é um índice confrangedor desta era de baixo materialismo. Admitir-se que dois jornais, de muitas dezenas de anos de vida qualquer deles, poderiam, para evitar incómodos e arrelias, sujeitar-se a favorecer a cupidez de quaisquer pescadores de águas turvas é simplesmente espantoso.

O que deixamos escrito escreveu-se a título mais de prevenção que de desagravo. Foi-nos feita justiça, é certo. Importa, porém, que outros, de futuro, não se vejam enredados nas mesmas malhas de que nos safámos, porque havíamos resolvido reagir contra as tentativas reiteradas de nos extorquirem dinheiro, a coberto de falsos direitos. Acautellem-se, pois, as pessoas de boa fé.

(De *O Comércio do Porto*, de 22 de Fevereiro)

ARQUIVANDOOs Caminhos de Ferro Portugueses apreciados no Brasil

O ilustre escritor brasileiro, dr. Gustavo Barroso, muito estimado entre nós pelo seu nunca desmentido amor a Portugal, publicou recentemente no importante diário carioca *Manhã* um artigo com o título «Boa noite, Lisboa», no qual, a certa altura, se lê o seguinte, muito justo e honroso para os nossos serviços ferroviários:

O trem, ou melhor, o combóio, como lá se diz, em que se viaja de Valença do Minho para a «invicta» cidade do Porto, tem o apelido de «Flecha de Prata» devido á sua rapidez e á sua côr prateada. Mas é um combóio de ouro pelo asseio, segurança e comodidade. Um dos melhores de toda a Europa.

Apraz-nos registrar o depoimento autorizado insuspeito de um brasileiro — de um brasileiro e não de um estrangeiro, acrescenta-se — quando tantos portugueses, por snobismo, se dão ao prazer de amesquinhar os nossos caminhos de ferro.

Imprensa

«NOVIDADES»

Na tarde de 14 de Fevereiro, tomou posse do cargo de director do diário *Novidades*, Mons. Dr. Avelino Gonçalves, antigo e ilustre director do «Diário do Minho».

É um nome de alto prestígio na imprensa católica que vem ocupar o lugar vago pelo falecimento do saudoso Mons. Cónego Fernando Pais de Figueiredo.

Ao novo director de *Novidades* apresentamos os nossos cumprimentos.

«DIÁRIO DOS AÇORES»

Em 5 de Fevereiro, completa 78 anos de existência o «Diário dos Açores», de Ponta Delegada, o mais antigo quotidiano do arquipélago e que aos interesses açorianos tem seu nome honrosamente ligado. Efusivamente saudamos, por tal facto, os seus ilustres directores, Drs. Carlos e Manuel Carreiro, nossos queridos amigos.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Publicações recebidas

Administração Geral do Porto de Lisboa
— Relatório referente ao ano de 1945

Da Administração Geral do Porto de Lisboa recebemos os dois volumes do Relatório referente a 1945. O primeiro contém as contas da gerência, o segundo, em mais de 300 páginas, os elementos estatísticos.

O ilustre engenheiro, sr. Salvador de Sá Nogueira, nas *Considerações* com que precede o Relatório diz-nos que o problema do aparelhamento do porto de Lisboa continua a merecer à Administração Geral o maior cuidado.

Por sua parte, o sr. dr. Raúl Humberto de Lima Simões, que elaborou as Contas e as Estatísticas, informa-nos que a movimentação de mercadorias, de armazenagem longa, e as subsequentes operações de tráfego, proporcionaram ao porto de Lisboa a realização de importantes receitas, e devido a isso o porto de Lisboa conseguiu arrecadar em 1945, o último ano de guerra, receitas que ascenderam a 2.344 contos (receita ordinária), o que representa incremento apreciável sobre os exercícios precedentes.

Apesar da acção administrativa ter lutado com com dificuldades de vária ordem, e entre elas o fenómeno da alta dos preços e do custo da vida, o Porto de Lisboa dispendeu ou reservou a aplicações em material cêrca de 20.500 contos, ou seja parte apreciável dos seus recursos do ano.

«Belora»

Recebemos o último número desta magnífica revista de relojoaria e joalheria que se publica há um ano e vem sendo proficientemente dirigida pelo ilustre jornalista Leopoldo Nunes.

Entre os seus artigos, todos êles de interesse, sobressai o que se refere à primeira Exposição dos Ourives de Lisboa, realizada no Palácio da Independência.

«Defesa Nacional»

Com excelente apresentação gráfica, acaba de ser distribuído mais um número da patriótica revista *Defesa Nacional*, correspondente ao mês de Janeiro.

Nesse número colaboram algumas figuras de alto prestígio, como o Brigadeiro de cavalaria Carvalho Viegas, antigo Governador da colónia da Guiné; o coronel Benjamim Luases, que recorda a brilhante acção da nossa cavalaria no combate de Mufilo, dado em 27 de Agosto de 1907; o major de Estado Maior Sarsfield Rodrigues que, sob o título «Tropas do Ultramar», foca alguns aspectos da estratégia imperial e o comandante Frederico Cruz, que se ocupa brilhantemente do Momento Internacional.

Há 50 anos

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

Minho e Douro

Construcção — Nota dos trabalhos executados durante o anno de 1897

As obras do lanço comprehendido entre a estação do Porto, em Campanhã, e a estação Central, continuaram com toda a regularidade durante o anno de 1897.

A empreitada constante da construcção das plataformas e da parte de pedra e ferro do caes coberto de mercadorias, que provisoriamente vae ser adequado ao serviço de passageiros, acha-se já concluida.

A empreitada F que comprehende a construcção do grande tunnel lateral esquerdo, da estação central, acha-se em pleno desenvolvimento. Esta empreitada foi adjudicada a Manoel Correia Martins e Manoel Costa por portaria de 27 de novembro do mesmo anno.

Todas as abobadas das differentes secções que esta empreitada comprehende se encontram concluidas, á excepção do grande arco central, o qual, tendo de comprimento 29^m,20, se acha construido na extensão de 12^m,00.

A construcção dos pés direitos dos referidos tunnels também se acha já em via de execução.

No dia 15 dezembro ultimo realizou-se um concurso para a adjudicação da construcção dos pavimentos da rua da Madeira e da rua de acesso ao caes de mercadorias.

No dia 31 do mesmo mez realizou-se ainda outro concurso para o rebôco do caes coberto, a que nos temos referido.

As installações actuaes de madeira que provisoriamente estão servindo de estação foram mandadas ampliar por despacho ministerial de 12 de fevereiro de 1897, a fim de se estabelecer n'aquella estação o serviço telegrapho-postal. N'essa ampliação inaugurou-se o serviço postal em 15 de setembro do mesmo anno.

Não principiou ainda a demolição da parte restante do convento de S. Bento da Ave-Maria e da igreja do mesmo Mosteiro, serviço que está a cargo da confraria do Santissimo Sacramento da freguezia de S. Martinho de Cedofeita, á qual foram por ordem superior cedidas tanto a igreja como a parte restante do convento, como dissemos já na nossa nota anterior, relativa aos trabalhos effectuados em 1896.

No decorrer do anno de 1897 foram ultimadas as obras dos apeadeiros da Alegria e do Castêdo, situados o primeiro ao kilometro 145,072 da linha do Douro e o segundo ao kilometro 135,140 da mesma linha. A abertura á exploração teve lugar no dia 14 de março para o apeadeiro da Alegria e no dia 8 de dezembro para o de Castêdo.

No decurso do anno findo foram ultimados os estudos de uma variante, anteriormente mandada estudar por ordem superior, no projecto do ramal d'estes caminhos de ferro da estação da Alfandega ao porto de Leixões.

O traçado d'esta variante realisa uma importante economia no custo total do ramal em virtude de se evitarem as dispendiosas expropriações no bairro de Miragaya. Além da vantagem economica ha ainda um ponto de summa im-



*Sou dactylografa!
Escrevo muitas cartas por dia, mas nunca me fatigo e estou sempre bem disposta.
É que a Direcção soube escolher para o seu pessoal a melhor maquina de escrever, adquirindo:*

*a mais perfeita;
a mais leve;
a que, dando maior rendimento, exige ao mesmo tempo menor esforço:
ã.....*

Underwood

Agentes:
Dunkel & Pinheiro, S.ª
-Rua Augusta 56 - Tel. 24251
Lisboa.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — «Companhia de Opera Italiana».
EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «O estranho amor de Marta Ivers.»
OLIMPIA — Às 15 e 21 — Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

e que consiste em evitar uma reversão dentro do tunnel da rua do Infante D. Henrique, fazendo-se esta a descoberto, ou fóra d'este.

As condições de tracção d'esta variante não são inferiores, antes pelo contrario, ás do traçado primitivo, por isso que n'aquella a maxima rampa é de 0^m,015 por metro na extensão de 987^m,81, tendo uma outra rampa apenas de 0^m,008 em 1.056^m,0, ao passo que no traçado primitivo, na parte correspondente á variante, havia uma só rampa, mas na extensão de 1.529^m,04 e com inclinação de 0^m,01556 por metro.

Em planta, também, as condições da parte nova do traçado não são inferiores ás do primitivo projecto.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 25, I série, de 30 de Janeiro, publica o seguinte:

Decreto-lei n.º 36:740

Considerando que a Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado não concede pensão de sobrevivência às filhas divorciadas dos seus contribuintes, em virtude de o regulamento anexo ao decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, apenas incluir, no seu artigo 33.º, as filhas solteiras e viúvas;

Considerando que as razões que, em tal matéria, militam em favor das filhas viúvas são igualmente de considerar quanto às filhas divorciadas, quando o divórcio haja resultado de sentença não fundamentada em agravos por elas feitos a seus maridos;

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. É tornado extensivo às filhas divorciadas dos contribuintes da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, quando o divórcio haja resultado de sentença não fundamentada em agravos por elas feitos a seus maridos, o direito a pensão de sobrevivência, nos mesmos termos em que tal direito é concedido às filhas viúvas pelo regulamento anexo ao decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 30 de Janeiro de 1948.
— ANTONIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *Augusto Cancellia de Abreu* — *Manuel Gouçalves Cavaleiro Ferreira* — *João Pinto da Costa Leite* — *Fernando dos Santos Costa* — *Américo Deus Rodri-*

gues Thomaz — *José Caeiro da Matta* — *José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich* — *Teófilo Duarte* — *Fernando Andrade Pires de Lima* — *Daniel Maria Vieira Barbosa* — *Manuel Gomes de Araújo*.

Exploração e Estatística

O «Diário do Governo» n.º 13, II série, de 16 de Janeiro, 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, foram aprovados por despacho de 6 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações os projectos de aditamento à classificação geral de mercadorias e de aditamento à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, ambas em vigor na linha da Beira Alta, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinados a uniformizar as notas a consultar no fim da referida classificação com as da que vigora nas linhas exploradas pela referida Companhia anteriormente a 1 de Janeiro de 1947.

O «Diário do Governo» n.º 15, II série, de 19 de Janeiro, 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 9 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 3 (passageiros), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual se estabelece que seja reduzido de 50 por cento o suplemento de lugar-cama quando se trate de crianças viajando com meio bilhete desde que compartilhem da cama utilizada pelos passageiros que as acompanham

Repartição de Estudo, Via e Obras

O «Diário do Governo» n.º 16, II série, de 20 de Janeiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção da empreitada n.º 65, de fornecimento de 25.000 metros cúbicos de brita para a balastragem da linha do Minho, entre as estações de Viana do Castelo e Âncora, de que é adjudicatário Eugénio dos Anjos Martins de Oliveira, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

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.ª da

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.ª DA

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

C E L

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

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. 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

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

Baden-Suíça

Representante Geral em Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

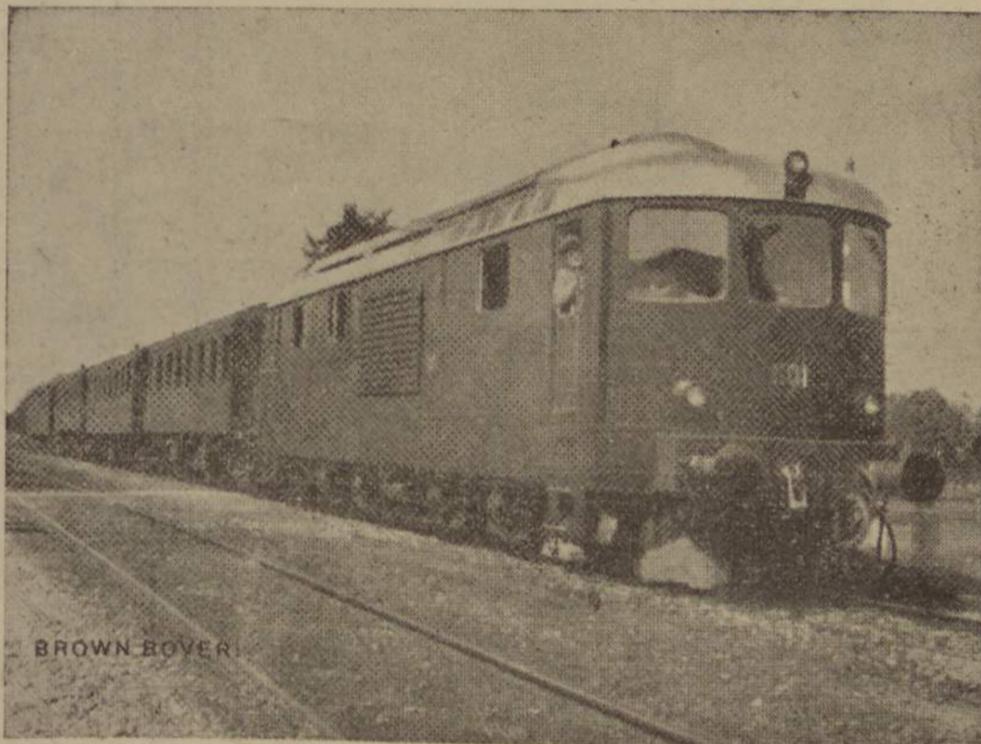
Praça D. João I, 25 3.º Dt.º

P O R T O

Telef. 2 3411 — Teleg. BROWNBOVERI



Dinamos, motores, alternadores e transformadores. Aparelhos de alta e baixa tensão. Turbinas a vapor.



A primeira locomotiva do mundo com turbina a gaz (2.200 CV.)

A B R O W N B O V E R I

mantém, em pleno desenvolvimento, a técnica de construção moderna de locomotivas Diesel-eléctricas e com turbina gaz



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

End. Teleg. EUROPÊA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

- GLYCOL amacia a pele.
- GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.
- GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.
- GLYCOL evita o cieiro.
- GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

G
L
Y
C
O
L

- GLYCOL cura o «cresgado» do Sol e o «queimado» da Praia.
- 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 **5550** em sêlos do correio, nome e morada

Máquinas — Ferramentas

Motores «Diesel» / Compressores
Tornos mecânicos / Bigornas
Engenhos de furar / Forjas
Laminadores / Garlopas / Fieiras
Serras de fita / Tornos de bancada
Máquina universal para madeira
Limadores mecânicos e manuais
Broquins eléctricos / Moto-bombas
Esmeriladores de bancada / Motores
Eléctricos / Serrotes mecânicos
Saca-tambores / Serra circular
Correias trapezoidais / Correias de couro

ACESSÓRIOS PARA TODAS AS INDÚSTRIAS

Sociedades Reunidas Reis, L.^{da}

SECÇÃO DE MÁQUINAS

Avenida Almirante Reis, 80-B a 80-E

Telefone 5 0472

LISBOA

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 comodidades recomendáveis. — Esplêndida sala de visitas. — Casa de banho em todos os andares. **FALA-SE FRANCÊS** — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a todos os Vapores e Combóios.

Gerente: **FERNANDO RODRIGUES**

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

O guia inseparável do turista

é o

«Manual do Viajante em Portugal»

indispensável a quem percorre o País

Pedidos à Rua da Horta Sêca, 7-1.º — LISBOA