

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 20158; Direcção: 27520

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

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

# 1473

1 — MAIO — 1949

# ANO LXII

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  
ALVARO 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 URIGUÉN  
Capitão de Engenharia JAIME GALLO  
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ  
ANTONIO MONTEZ  
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
GUERRA MAIO  
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR  
CARLOS C. S. GONÇALVES  
CARLOS BIVAR  
J. L. COELHO DOS REIS  
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA

**COLABORADOR ARTÍSTICO :**

STUART DE CARVALHAIS



ESTADO

**S U M Á R I O**

Caminhos de Ferro da Indo-China, por <i>CARLOS BIVAR</i> . . . . .	287
Efemérides ferroviárias, por <i>CARLOS NONO</i> . . . . .	289
Problemas Sociais, pelo <i>Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA</i> . . . . .	291
Linhas Estrangeiras . . . . .	292
Vida Ferroviária . . . . .	293
O exército moderno nas regiões tropicais . . . . .	293
Imprensa . . . . .	293
História da Ínsua, pelo <i>Dr. BUSQUETS DE AGUILAR</i> . . . . .	294
Caminhos de Ferro Coloniais. . . . .	296
Os nossos mortos . . . . .	297
Há 50 anos. . . . .	297
Publicações recebidas. . . . .	297
Recortes sem comentários . . . . .	298
Regulamento de Transportes em Automóveis . . . . .	299
«Os Carlos» . . . . .	301
Parte Oficial . . . . .	302

# Caminhos de Ferro

---

## da INDO-CHINA

---

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

A extensa península situada entre a China e o Indostão, denominada Indo-China e também India Transgângética, compreende a Birmania e a Tailândia (Sião), países de que já nos ocupámos, em artigos anteriores, nesta *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Vamos, portanto, tratar apenas daquelles que se encontram também situados nos territórios que compõem a citada península, limitados pelos dois referidos países e pela China, pelo golfo de Thailand, pelo Mar da China Meridional e pelo golfo de Tonkim.

No século XVII, alguns missionários começaram a cristianizar os habitantes de várias regiões da península, principalmente os das do Norte. Mas, as missões nem sempre foram bem recebidas, promovendo os anamitas, os mais irrequietos dos povos dessa península, graves conflitos em que tiveram de intervir, ao alvoroçar da segunda metade do século XVIV, elementos europeus, especialmente franceses, que intentaram persistente acção militar até ao estabelecimento de um protectorado.

Anteriormente, porém, os investigadores ou autores de obras relativas a estes territórios mencionavam, por vezes, aspectos mais ou menos conjecturais que mais tarde foram corrigidos em consequência de mais minuciosas observações obtidas *in loco*, ou colhidas de informantes fidedignos, como de próprios nacionais mais

categorizados. Dessas obras colhem-se relatos curiosos acerca dos costumes militares e de alguns outros, já deformados por intercessões estranhas.

Também nessa parte do Oriente resalta a influência do nome português assumido perante o potentado autóctone e os súbditos que ele mantinha sob a sua autoridade despótica. Tal como se disse que, em África não se fazem explorações sem que se tope com vestígios da passagem, ou da influência de portugueses.

Senhores de Gôa, as suas armadas sulcavam os mares abastecendo as feitorias e traficando pelos portos, ao abrigo de tratados celebrados entre os rajás e o rei português ou por simples permissão do soberano aborigene. Bordejavam pelas costas do Malabar e do Coromandel, da Taprobana, do golfo de Bengala, Malaca, Mar de Java, Sonda, Flores e alcançando até as Molucas. Não escaparia, portanto, a Indo-China à qual se refere, o Tomo V, do «Précis de l'Histoire Universelle» do abade Anquetil, que regista o episódio, interessante, em que figura o general em chefe dos exércitos do Tonkim denominado «Chova», o qual, no ano de 1647, dirigira um pedido de socorro ao general da Companhia Holandesa, de trezentos soldados e três barcos de guerra, para fazer face ao exército de um seu poderoso inimigo. Este, por seu turno, julgando-se em inferioridade de meios de acção, imaginára guar-

necer a primeira fila de ataque do seu exército com homens fardados de soldados portugueses, o que julgava suficiente para fazer bater em retirada as tropas do «Chova»!

E não admira que estando os lusitanos instalados em Malaca, buscassem entabolar relações comerciais com os povos vizinhos. No porto achavam-se, permanentemente, juncos chineses que traficavam com Sião e com os reinos que compunham a Indo-China. E, assim, em 1516, Duarte Coelho, alcaide-mór da fortaleza da Sunda, desembarcou em Saigon, na Cochinchina, mantendo-se aí a influência portuguesa até ao declinar do século XVI.

A extensa peregrinação de Fernão Mendes Pinto abrange a India, a Indo-China e o Japão.

Mas, ao descrever a história antiga dos povos que ocupam o território de Cambodje, o historiador atrás citado, abade Anquetil, diz que a raça desse povo não é uniforme, visto ele ser composto por malaios, macassares e por outros insulares escapados de naufragos que se refugiaram nos rochedos, constituindo, então, uma pátria. Os piratas, principalmente chineses, infestavam o rio do Cambodje e recolhiam-se às ilhas por ele formadas.

O palácio do rei era apenas cercado por bambús, mas rico e ornado interiormente. Encontrava-se no país um grande número de chineses, japoneses, cochinchins, malaios e portugueses degenerados a soldo do dito rei. Esses instrutores militares introduziram na língua indígena novos vocábulos, que, naturalmente, ainda hoje circulam, embora já deformados.

\* \* \*

Vai a caminho da centúria o espaço que medeia desde a ocupação pela França até ao presente, dos territórios que compõem a península indo-chinesa. Coube a primazia à Cochinchina erigida em Colónia, com os seus territórios de aluvião intensivamente dedicados à orizicultura, sem embargo de outras culturas ali introduzidas pelo colono europeu e da exploração de outras já exis-

tentes como bambús, juncos, côcos, tabaco, oleaginosas e outras mais.

A Cochinchina goza de autonomia administrativa e financeira, contando uma população de 4.616.000 habitantes para uma área de 64.700 quilómetros quadrados. A Federação Indo-chinesa dentro da União Francesa compreende o Protectorado de Cambodje, desde 1863, como uma área de de 181.000 quilómetros quadrados e uma população de 3.046.000 habitantes. O Protectorado de Anam, com o território de 147.600 quilómetros quadrados povoado por 5.658.000 almas. O Protectorado do Tonkim com a área de 115.700 quilómetros quadrados para uma população de 8.700.000 habitantes e, finalmente, o de Laos com 231.400 quilómetros quadrados de extensão e povoado por 1.012.000 habitantes. O território de Kuang Tcheu-Wan alugado à China por 99 anos desde 1898, foi-lhe restituído em 1945. Durante a última guerra a Indo-China aproveitou a oportunidade para proclamar a República de Viet-Nam, sendo reconhecida nos limites de uma Federação Indo-chinesa dentro da União Francesa. A cidade principal é Saigon, na Cochinchina, porto autónomo, onde converge toda a produção das outras partes da península, a cujos cais podem acostar navios de grande tonelagem, sendo, hoje, segundo os guias de viajantes, uma cidade frequentada pelos turistas que admiram os seus arruamentos modernos, os seus edifícios, servida por vapores de companhias de navegação podendo ser atingida desde Singapura em dois dias, ou ligando à capital do Sião, Bangkok, em quatro dias.

Segundo as últimas notícias foi negociado um novo acordo entre a França e o representante do Vistnam, o ex-imperador do Anam, Bao Dai, constituindo-se um estado independente dentro da União Francesa.

Caminhos de Ferro. De Saigon a Mytho 44 milhas; Hanoi-Nacham 111 milhas; Hanoi-Saigon com um ramal, 1.160 milhas; Haiphong-Yunanfou 524 milhas; Ohnôm-Penh-Mougkol-Borey 211 milhas; e de Bendornyxo a Loenih 43 milhas ou sejam 2,093 milhas, 3.367,6 quilómetros.

# Efemérides ferroviárias

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

## MAIO

1

1865 — Começa a ser utilizada a Estação ferroviária do Cais dos Soldados.

2

1887 — É inaugurada a linha férrea de Alcântara a Sintra.

3

1888 — É aberto à exploração pública o caminho de ferro de Mormugão.

4

1893 — É inaugurada, na linha da Beira Baixa, o percurso de Abrantes à Guarda.

5

1835 — A Bélgica inaugura a sua primeira linha de caminho de ferro.

6

1852 — A Rainha D. Maria II assina o decreto abrindo concurso para a construção do caminho de ferro de Lisboa a Santarém.

7

1893 — Abre à exploração pública a 2.<sup>a</sup> via do troço ferroviário entre Mato Miranda e Torres Novas.

8

1902 — Um sindicato americano pede ao Governo Chinês a concessão de um caminho de ferro de Pequim a Tchang-Kai-Ken.

9

1890 — O «Landtag» autoriza o governo prussiano a efectuar a compra das linhas férreas de Wernshausen, Schmalkalden, Elb-Interio, Westholsteinische, Shleswig-Hosteinische e Marschban.

10

1902 — Declara-se publicamente que se goram as negociações para a fusão das Companhias que exploram os caminhos de ferro de Bilbao a Durango e de Durango a Zumarraga.

11

1936 — Os Caminhos de ferro alemães batem o «record» mundial de velocidade conquistando o «Laço azul da Via Férrea» com uma locomotiva Borseg atrelada a um comboio de 200 toneladas, que alcançou a velocidade de 202 quilómetros-horários.

12

1896 — É assinada a escritura em que a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha toma conta da linha de Canfranc.

13

1902 — O «Jornal Oficial» promulga a lei em que o governo tunisiano é autorizado a realizar um empréstimo para a construção dos caminhos de ferro de Pont-Du-Fahs a Halaat-Senam, Kairouan a Sbiba, Bizerte a Nefzas e Safx a Sousse.

14

1893 — É aprovado o projecto do alargamento da Estação da Torres das Vargens.

15

1901 — Em Bilbao forma-se uma Companhia com o capital de 500.000 pesetas para tomar a concessão e exploração do Caminho de ferro de S. Sebastião a Hernani.

16

1888 — O governo espanhol, em testemunho do reconhecimento pelos altos serviços prestados a Salamanca à fronteira, concede o título de Conde de Lombrals ao Sr. Ricardo Pinto da Costa.

17

1889 — O Governo francês recomenda às Companhias de caminhos de ferro que seja estabelecido o sistema de lugares reservados nas carruagens de passageiros.

18

1894 — No «Diário do Governo» é publicado o projecto de convenção entre a Companhia Real dos Caminhos de Ferro portugueses e os seus credores.

19

1890 — A Comissão de exame ao túnel do Rossio e linha urbana apresenta o seu relatório declarando poder ser permitida a sua exploração.

20

1888 — São abertos à exploração pública os troços ferroviários entre Benfica, Sete Rios, Chelas e Xabregas.

21

1875 — É aberta à exploração a linha férrea de Campanhã a Nine.

22

1916 — Na Grécia é inaugurada a linha férrea de 90 quilómetros entre Papapuli e Palti (Salónica).

23

1901 — É publicado o alvará de concessão da linha do Vale do Vouga.

24

1902 — Estuda a construção de uma linha férrea de Don a Fomelles. (França)

25

1887 — É inaugurada a linha de caminho de ferro do Cacém a Torres Vedras.

26

1894 — É aprovado o projecto para a exploração provisória da estação Central do Porto.

27

1888 — Conduzindo o General Annenkoff chega a Samarkand o primeiro comboio da via férrea na Ásia central.

28

1889 — Abre ao serviço público o caminho de ferro económico de Cortes a Borja (Espanha).

29

1899 — A «East Indian Railway Company» inicia a construção do caminho de ferro de Rurun a a Daltongany (India Inglesa).

30

1906 — É inaugurado o túnel de Simplon entre a Suíça e a Itália.

31

1893 — Anuncia-se a abertura do concurso para a construção da estação do caminho de ferro do Vale de Santarém.



**PROBLEMAS SOCIAIS****Os trabalhadores são iguais em direitos e deveres?**

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

Teria eu ferido susceptibilidades com alguns dos artigos anteriores, ao referir-me ou ao citar os inúmeros direitos do trabalhador, seja o operário, seja o intelectual? E' que não distingui bem entre um e outro, embora haja entre eles grande distância. O trabalhador operário não tem formação escolar e técnica, logo age com a força das mãos; o trabalhador intelectual tem formação escolar, em maior ou menor grau, logo opera com a força do intellecto. Aqui está a fundamental razão da distância que os separa!

Há, porém, a atender que hoje, mais que nunca, o trabalhador reivindica direitos, tantos deles justíssimos e sem os quais é impossível a harmonia social. Nem sempre — diga se a verdade — essa reivindicação é sensata e oportuna. Veja-se o que vai pelo mundo, todo empestado de greves e inconformismos. Veja-se o caso da Rússia totalitária que, constitucionalmente, vibrou na sociedade tremendo golpe, a ponto de dividir as classes em dois blocos: proletários (os agricultores, operários, marinheiros e soldados) e não proletários. Aqueles, com todas as regalias, embora mecânicamente parceladas, e estes, sem quaisquer direitos, condenados a perseguições e a não serem reconhecidos pelo único partido — o bolchevique.

E', pois, a altura de formar e informar o trabalhador, elucidando-o e orientando-o sem lhe prometer quimeras que ou é impossível dar-lhas, ou a elas não tem sequer direito!

Por isso, na minha última conferência, que proferi na Sociedade de Geografia, de Lisboa, e em que tratei «dos processos de valorização do trabalhador operário e intelectual» abordei, ao de leve, a questão dos direitos e deveres do trabalhador e do homem, em geral.

Formulei, então, a interrogativa: pelo facto de os homens serem, socialmente, todos trabalhadores, são todos iguais em direitos e deveres?!

A multidão inflamada pelo espírito da época dirá que são iguais em direitos e deveres!

Contudo, se a mesma multidão fôr esclarecida, concluirá que são iguais em deveres, mas não em direitos.

Depois que um Rousseau, impertinente e ousado, lutou pelos direitos do homem; depois que as revolu-

ções francesas codificaram esses direitos; depois que a própria Assembléia das Nações Unidas, actual, formulou os mesmos direitos, parecerá ousadíssimo o meu teorema: são iguais em deveres e não em direitos.

Vejamos. O art.º 1.º das diversas Declarações dos Direitos do Homem, desde a de 1789 à de 1948 diz, esquemáticamente, que «todos os seres humanos nascem livres e iguais em dignidade e direitos».

Está a ver-se o angélico alcance das várias Declarações históricas! Como se o homem fosse anjo e digno, por consciência social e cívica, de tamanho igualitarismo!

Que os homens são iguais em direitos essenciais é rigorosamente de aceitar. Vindo para a questão, direi também que os trabalhadores são iguais entre si em direitos essenciais. Já agora quais são esses direitos? Muitos, felizmente. Entre eles, «o direito à vida, à integridade física, à saúde normal, à salvação e segurança pessoal, à constituição da família, à educação dos filhos, à propriedade, ao exercício de profissão».

Mas, abstraindo destes direitos, quase naturais, o homem é avassalado por desigualdades inúmeras, de diversas origens. Consideremo-nos, por exemplo, dentro da família, tal como argumenta o cardinal Verdier. Acaso o filho é igual ao pai ou à mãe em direitos? Também na sociedade o dirigido não é igual ao dirigente, em direitos...

De resto, tudo o que é circunstancial na vida gera a desigualdade. Vejam-se as «condições materiais e morais de toda a espécie, a natureza dos instrumentos de que o homem dispõe, os caracteres anatómicos e quaisquer outros relativos à raça, às necessidades, às crenças, aos sentimentos, às faculdades do homem, às suas qualidades» — tudo perfaz no homem desigualdades. Pergunta o cardinal Verdier, num inspirado argumento: «não há homens saudáveis e seres débeis, homens inteligentes e pobres de espirito, homens de alma elevada, generosa e pura, e homens de alma escravizada por todos os vícios?»

No próprio trabalho, de aspectos tão variados, uns mais belos, outros menos, se encontram motivos para um rosário de desigualdades.

Os trabalhadores não podem, pois, ser iguais em direitos. As circunstâncias, em que cada um trabalha, vive e progride é que devem decidir para que se proceda a uma mais digna distribuição de regalias, que estimulem e dêem ao trabalhador conforto e alegria.

**Linhas portuguesas**

Realizou-se no dia 27 do mês findo a Assembleia Geral extraordinária da Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionais, à qual presidiu o sr. dr. Guilherme de Passos Costa Viana. Foi aprovado a dissolução da sociedade, e, como não houvesse capital suficiente representado para eleição dos liquidatários da Companhia, estes serão nomeados judicialmente.

# Linhas Estrangeiras

**AMÉRICA DO NORTE** A Associação dos Caminhos de Ferro Americanos calcula que as receitas durante o mês de Fevereiro último, foram inferiores em 6,8 por cento em relação ao mês correspondente do ano passado. Calcula-se também que os rendimentos dos fretes de mercadorias em Fevereiro diminuíram em 6,5 por cento e dos bilhetes de passageiros em 8,1 por cento.

—Depois de onze meses de negociações e da intervenção da comissão especial nomeada pelo presidente Truman, as companhias ferroviárias americanas e os dezasseis respectivos sindicatos, representando um milhão de membros, chegaram a completo acordo.

As bases deste entendimento são: 1.<sup>a</sup>—Semana de cinco dias (quarenta horas), a partir de 1 de Setembro com salários iguais aos da semana de quarenta e oito horas; 2.<sup>a</sup>—Aumento de salário no valor de 7 centimos por hora, elevando a média, por hora, a 1,17 dolares, com efeito retroactivo, a partir de 1 de Outubro de 1948.

As companhias são de parecer que o acordo representa um aumento anual de encargos no valor de 640 milhões de dolares.

**EGITO** Os Caminhos de Ferro do Estado egípcios já têm ao serviço 15 locomotivas Diesel de reboque de mercadorias, que têm provado muitíssimo bem, e agora propõem-se empregá-las na tracção dos comboios de luxo de passageiros.

Os resultados da corrida de experiência da primeira locomotiva eléctrica britânica Diesel, construída pela English Electric Company, com um motor de 1.600 cavalos, foram considerados excelentes. Este tipo de locomotiva é capaz de puxar um comboio de 500 toneladas a 120 quilómetros à hora.

Em vista do êxito da viagem de experiência entre o Cairo e Port Said, vão ser postas ao serviço, para o que já estão encomendadas à Grã-Bretonha, mais locomotivas eléctricas Diesel de longo curso, na tracção de comboios de luxo entre o Cairo, Luxor e Aswan.

**ESPAÑA** Chegaram a Almeria 270 vagões norte-americanos, adquiridos pela Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis.

São fechados, pesando cada um 20 toneladas. Serão montados em 90 dias, nas oficinas ferroviárias de Almeria.

**ÍNDIA** O Governo da Índia projecta electrificar 1500 milhas de linhas de caminho de ferro, no valor de 27 milhões de libras.

Este projecto prevê a electrificação de importantes secções das linhas do Grande Caminho de Ferro Indiano Peninsular, dos Caminhos de Ferro Sul-Indiano,

e está presentemente a ser estudado pelos peritos ferroviários indianos.

Os planos destes vastos trabalhos foram anunciados na recente Conferência dos Engenheiros electro-técnicos de toda a Índia realizada em Nova Delhi, durante a qual os chefes dos serviços eléctricos provinciais insistiram presentemente com o Governo central sobre a necessidade de electrificação progressiva dos caminhos de ferro indianos, a par do aumento da produção de energia eléctrica pelas várias geradoras hidroeléctricas projectadas ou em construção no país.

Presentemente, apenas uma fracção de um total de 35.000 milhas dos caminhos de ferro indianos está electrificada.

—Foi assinado em Munique, pelo representante dos caminhos de ferro da Índia e a Krauss-Muffel-A. G., um contrato para o fornecimento de 100 locomotiva para rápidos indianos. Espera-se que a importante encomenda seja seguida por uma segunda referente ao mesmo número de locomotivas para comboios de mercadorias.

**SUÉCIA** Segundo o balanço final de 1948 dos Caminhos de Ferro do Estado, que acaba de publicar-se, o rendimento bruto destes foi de 796.000.000 de coroas, contra 651.000.000 no ano anterior e o lucro de 115.000.000 de coroas, contra 72.000.000 em 1947.

Depois de reduzidos 52.000.000 de coroas para fins de depreciação, foi entregue às Finanças a quantia de 63.000.000 de coroas, representando 33.000.000 de coroas o juro do capital investido pelo Estado e 30.000.000 de coroas os lucros líquidos registados no ano.

Além destas importâncias foram ainda entregues ao Estado 31.000.000 de coroas, referentes a taxas sobre transportes. O capital investido pelo Estado, que rende 3,2 por cento ao ano, totaliza 1.035.000.000 de coroas.

—Um novo comboio rápido idêntico ao «Goteburguês», que já goza de grande popularidade entre os viajantes do trajecto Estocolmo-Goteburgo, será posto em serviço no próximo mês de Junho, entre Malmö e Oslo, com ligação directa ao «ferry-boat» de Copenhaga.

O novo rápido, chamado o «Flecha Scandia» encurtará a viagem entre as capitais dinamarquesa e norueguesa em cerca de 3 horas. As partidas de Copenhaga são às segundas, quartas e sábados, às 13 horas, com chegada a Oslo às 22,50 horas. Na direcção oposta o comboio sai de Oslo às terças, quintas e domingos, às 7,43 e chega a Copenhaga às 17,20 horas.

—As viagens de comboio e avião, na Suécia, vão ser coordenadas a partir de hoje, conforme acordo feito entre os Caminhos de Ferro do Estado e companhia de aviação. As comunicações melhorarão assim em quase todo o país, conseguindo-se também uma baixa de 25 por cento nas passagens de avião, em certos trajectos incluídos nos circuitos de turismo dos Caminhos de Ferro.

# Vida Ferroviária

CAETANO RIBEIRO

Caetano Ribeiro, funcionário da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, é também um nome que se tem prestigiado como membro dos mais activos e competentes do Sindicato Nacional dos Engenheiros Auxiliares, em cuja presidência se manteve desde a sua fundação. Todos os seus colegas, dos mais recentes aos mais antigos, sentiram o afastamento e a sua desligação dos destinos do Sindicato. Motivos de saúde o obrigaram a essa decisão.

Aquele organismo corporativo, que se propõe defender os interesses duma das mais prestimosas classes de profissionais de engenharia, contraiu perante Caetano Ribeiro uma dívida tamanha, que só é possível remi-la com a gratidão de todos os membros da classe.

Foram inúmeras as campanhas do Sindicato, devidas ao seu vigor, à sua amizade indestrutível pela classe, à sua inteligência inquieta e arguta e ao seu esplêndido sentido de justiça, que o levava a reivindicar para os associados os seus direitos mais legítimos. Nenhum técnico de engenharia, inscrito naquele Sindicato, esquece a extensa peregrinação que Caetano Ribeiro fez junto dos poderes públicos, reclamando e exigindo a nova regulamentação do Cimento Armado. E foi atendido. Em muitos outros passos de sua gerência sindical, o Governo o atendeu. Se mais não fez e mais não obteve para a classe, por que tanto pugnou, não foi por incapacidade, nem por enfraquecimento do seu espírito vigoroso, mas, sim, pela rigidez e até intolerância de alguns sectores oficiais.

Agora que deixou os destinos do Sindicato entregues a uma nova geração, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», não esquecendo que Caetano Ribeiro é ferroviário dos mais valorosos e dignos, cumprimenta-o e augura-lhe um longo futuro, aquecido pelas prosperidades e felicidade que, indiscutivelmente, muito merece.

ANTÓNIO MARTINS FERREIRA

No *Jornal do Fundão* lemos a notícia de que, no sábado, 16 de Abril, se deu, na estação dos caminhos de ferro daquela vila, um acidente que podia ter consequências mais graves se não fora a intervenção abnegada e a tempo de um ferroviário.

Trata-se do seguinte: quando o comboio da manhã iniciava a marcha, o sr. Inspector Barbosa, da C. P., ao pretender subir para uma das carruagens, desequilibrou-se e caiu sobre os carris. O factor de 2.ª classe, sr. António Martins Ferreira, que, felizmente, estava próximo, correu a amparar o seu superior, com risco da própria vida, mantendo-o entre os cais e os rodados até que os gritos dos circunstantes deram alarme ao condutor que, apercebendo-se do perigo, mandou parar o comboio, quando se aproximava uma carruagem com os estribos mais salientes que iria colher, fatalmente, os dois ferroviários.

## O EXÉRCITO MODERNO NAS REGIÕES TROPICAIS

O exército moderno, muito aperfeiçoado durante a última guerra mundial, não só recebe elucidação no domínio do método mais novo de tática, mas dão-se-lhe também conselhos com respeito à saúde e higiene.

Nenhum futuro oficial se atreveria dizer ao seu chefe que não acredita na cobertura de flanco, mas há muitos oficiais que não acreditam na quinina e que, encontrando-se em regiões tropicais, não ligam muita importância à administração regular de quinina. Aliás, não só os oficiais, mas também muitos soldados são do mesmo parecer, alegando «Porque razão um soldado deve recear um mosquito tão pequenino?» Ignoram, porém, que estão enganados, pois o mosquito pequenino pode causar bastantes calamidades, por ser agente da malária, a doença tão receada. Quem teve uma vez um ataque sério de malária, sabe o que isso significa. A comissão perita da luta contra a malária, da secção da antiga Sociedade das Nações, estudou com afincado e durante muito tempo o problema da malária, e no seu relatório, publicado em 1938, chegou à conclusão de que uma dose diária de 400mg de quinina durante a época da malária e mesmo certo tempo depois, é um remédio excelente. Para o tratamento de um ataque de malária a comissão recomenda uma dose de 1—1,3 gramas durante 5-7 dias.

## Imprensa

«CORREIO DO MINHO»

Entrou em novo ano de publicação o diário de Braga *Correio do Minho*, propriedade e órgão da Comissão Distrital da União Nacional.

Aos seus ilustres director e redactores, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta os seus melhores cumprimentos e felicitações.

Graças à intervenção e ao sangue-frio do factor sr. A. Martins Ferreira, o sr. Inspector Barbosa sofreu apenas o esfacelamento de um dedo do pé.

A acção do ferroviário Martins Ferreira é, na verdade, digna de louvor e merece ser apontada em público, porque constitui mais uma prova de que, nos nossos caminhos de ferro, os seus funcionários se distinguem sempre por actos de abnegação.

# HISTÓRIA DA ÍNSUA

POR FREI PEDRO DE JESUS MARIA JOSÉ

Introdução pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

## CAPÍTULO III

**Provê Maria Santíssima ao Convento da Ínsua com uma fonte milagrosa e prodígios singulares que neste sítio se admiram**

ERAM tais as circunstâncias que o venerável fundador Frei Diogo Aires achou neste sítio, que por serem em tudo ajustadas aos seus virtuosos intentos, se pode crer que no seu conceito era mais digno o nome de ilha formosa, que o mundo por outros diferentes motivos deu a outra ilha, porém, nesta, bem se podia dizer que não há formosa sem senão, pois estando em tudo satisfeita da sua formosura, aquêl apostólico varão só lhe dava grande cuidado a falta de água doce, pela não haver em toda a ilha e ser a condução dela dificultosa, parecendo-lhe que sem ela não podia ser perdurável aqui o convento e se faria pouco gostosa a sua habitação. Nesta consideração, enviava do mais íntimo do coração fervorosos suspiros à fonte perene de misericórdias Maria Santíssima, sua padroeira, suplicando-lhe o remédio a tão urgente necessidade, para que não fôsse esta a causa de não ser ali louvada e venerada pelos seus servos.

Ouviu a Mãe de Piedade seus fervorosos suspiros, como quem sempre está atenta aos que do coração a invocam, e sobrevindo-lhe no meio deles um suave sono, lhe apareceu a mesma Senhora em forma duma formosíssima donzela, sinalando-lhe o lugar, em que cavando acharia a fonte, que tanto desejava. Despertou o servo de Deus, gososo com êste vaticínio, e crendo não ser daqueles que se devem desprezar, o comunicou aos mais religiosos, com cujo parecer entrou na diligência que se lhe tinha recomendado.

Foi ao sítio sinalado e começando a cavar, prosseguiu no seu devoto trabalho até dar com uns penhascos, que não mostravam humidade, nem sinal de que ali houvesse água. Suspendeu o trabalho, não por falta de fé, mas sim para acudir a outros actos e exercícios religiosos, tendo firme esperança de que a Mãe Santíssima havia de dar cumprimento à sua promessa. Assim o experimentou brevemente, pois, saindo da comunidade do refeitório os religiosos, e voltando ao sítio em que tinha trabalhado, estava já correndo a veia de água, que a Mãe da Clemência, qual mística vara de Moisés, tinha aberto naquela penha, adquirindo-lhe êste admirável successo, o nome de fonte milagrosa. Não menos o é pela bondade da sua água,

fazendo-o mais admirável o seu gosto e doçura, por estar em tão pouca distância do mar que não excede de um tiro de pedra, e por ser mui salutífera e preservativa de algumas queixas nos que dela usam.

A fonte está bastantemente funda, pois se desce para ela por duas escadas de pedra. A primeira, que tem onze degraus, finaliza em um atriozinho ou patim, ao qual se segue a segunda escada com seis degraus, porém toda coberta pelo alto ao modo de abóbada, pelo que não tem mais luz, que a que lhe entra pela porta, onde tem princípio esta escada. Os últimos degraus muitas vezes estão cobertos de água, mais ou menos segundo a crescente que tem a fonte. Esta, no centro, é formada a modo de uma pia dos mesmos penhascos naturais, sem se ver donde nasce a água, mas só um suadouro inextinguível e por isso mais milagrosa. Como tal a mandam buscar várias pessoas e as religiosas de São Bento do Porto tem nela tal fé, que lhes não importa a distância de treze léguas para deixarem de a procurar com grande fervor e devoção.

Alguns anos de maior seca, não dá toda a água suficiente para os gastos necessários, por cuja causa se deu providência a outra fonte, que fica para o poente, distante daquela noventa passos, pouco mais ou menos, porém, como nas marés das luas novas e cheias, cujas crescentes são maiores, lhe chega a água do mar em pouca distância, daqui nascera o ser a desta fonte de tão má qualidade e tão desabrida no gosto, que não se usa dela para beber, no que melhor se reconhece o singular benefício que a Mãe Santíssima nos fez em nos dar a outra milagrosa água tão admirável.

A grande penúria que causava a falta dela àquêles benditos religiosos, lhes deu maior conhecimento do grande bem que recebiam e por isso com fervorosa devoção foram logo render as graças à sua amorosíssima padroeira, que, com inefável clemência, os tinha socorrido em tão penosa necessidade com tão notável maravilha.

Outra começaram logo a experimentar nesta santa casa, que por continuado se faz hoje menos admirável, qual é a de não atemorizar e inquietar o mar aos moradores dela com os seus fúnebres bramidos e medonhos roncões. É a igreja a mais privilegiada dêles e onde mais se gosa dêste perene milagre da divina omnipotência, pois por mais empolados que estejam os mares com as suas soberbas alterações, não se

percebe nela coisa alguma, como se do mesmo mar estivesse muitas léguas distante. O mesmo quase experimentam os religiosos recolhendo às suas celas, onde, por mais bravo que esteja o mar, não se ouvem seus inquietos estrondos, mais que um suave susurro, que sem lhes causar inquietação, parece os está como embalando para o descanso e não poucas vezes elevando-lhes o espírito à contemplação das coisas celestiais.

Outra maravilha se reconhece nesta ilha por grande prodígio, qual é o de não criar-se nela bicho nocivo e peçonhento, e se algum com as inundações do mar chega a aportar nas suas praias, não dura muito tempo.

O não haver aqui ratos é continuado milagre, que ainda hoje causa admiração, porém na realidade muito necessário, pois sendo o distrito da ilha tão apertado e limitado, e por outra parte apto para a sua multiplicação, se aumentaria esta de maneira que seria muito dificultoso aos religiosos o livrarem-se desta praga. Assim o iam experimentando no ano de 1604, em que, dando à costa um navio, saiu d'ele para esta ilha uma grande quantidade daqueles nocivos animais. Não chegaram ao interior do convento e se sustentavam só das raizes dos craveiros de que é muito fértil este país, porém, temendo o Padre Frei José de Belém, então guardião da casa, que elles se fossem chegando a ela, se antecipou a prevenir remédio ao dano que temia, implorando para isso o patrocínio da sua padroeira Maria Santíssima, a quem mandou cantar uma missa, e com tão feliz successo, que para logo pereceram todos e não tornaram a aparecer. O mesmo succedeu no ano de 1626, que saindo duma caravela, que aqui deu à costa, muitos ratos, se fizeram mais caseiros que os primeiros, sendo aqui prelado o venerável Padre Frei Sebastião do Rosário, o qual como se achava nesta casa, quando se applicou o remédio que deixamos referido, fez a mesma diligência, mandando cantar outra missa a Nossa Senhora, com que experimentou o mesmo bom successo, pois logo de todo se extinguiram. Assim se vai conservando esta ilha, como desde o principio privilegiada destes d'anhos animais.

Não é menor maravilha que as referidas, a de se conservar esta santa casa entre tantos perigos e tormentosas inundações, desde o ano de 1392, em que teve principio até ao presente.

Os assaltos que lhe davam os piratas inimigos, eram tão continuados, que já se julgava por temeridade o assistirem aqui os religiosos. Para que estes se vissem aqui precisados a desamparar esta ilha e pôr-se em seguro, mandou o cabido de Braga sé vacante, aos moradores de Caminha que lhe não dessem esmola, porém nada foi bastante para que desamparassem este santo domicilio em que tinham toda a sua consolação e uma fervorosa e viva confiança na sua santíssima padroeira Maria Puríssima de que

lhes não faltaria com o seu patrocínio admirável nos melhores aspectos e necessidades.

Assim o experimentaram repetidas vezes em vários trabalhos, principalmente nos que lhe causaram os mouros e herejes nas suas entradas que fizeram nesta ilha, antes de ser fortaleza, no que teve um largo exercício a sua paciência e humildade. Este seria o fim porque o Senhor lhes enviava estas perseguições, que ordinariamente se alternavam com grandes consolações do céu e benefícios da Mãe de Deus, até que por último lhes concedeu o da segurança de seus inimigos, inspirando ao piedoso monarca D. João IV, lhes mandasse fazer uma fortaleza, com que nunca mais foram deles assaltados. Tudo lhes mereceria o fervoroso affecto com que nunca desampararam esta santa casa, vendo-se continuamente cercados daqueles tiranos e recebendo com tanta frequência os seus insultos com paciência admirável.

Esta mesma virtuosa e devota constância, obrigaria também aquella piedosíssima Senhora para tomar com especial cuidado por sua conta a providência de todas as necessidades da casa, desvanecendo quaisquer perigos, que pudesse haver em socorrê-las. Por mais alterados que estivessem os mares e por mais continuadas que fossem as suas tormentas, tudo cessava ao tempo que apertava a necessidade, dando lugar a que os religiosos se pudesse levar o provimento necessário.

Algumas vezes se animavam a isto os barqueiros, ainda no meio dos mesmos perigos, experimentando evidentes milagres, com que melhor se conhecia o maternal cuidado que tinha de seus servos e capelães a sua amorosíssima padroeira. As repetidas experiências que há destes benefícios são os que animam a depôr todo o temôr em semelhantes ocasiões para se levar aos religiosos tudo o que necessitam, pois não consta de que nunca se perdesse barco, que viesse a socorrer a esta santa casa em qualquer necessidade por maiores que fossem as tormentas.

Na mesma ilha lhes administrava a divina providência o necessário alimento por intervenção da sua milagrosa padroeira, pois sem muita diligência tinham que comer ordinariamente todo o ano, umas vezes com o peixe que pescavam, outras com o que lhes lançava o mar à praia, e não poucas succede, que uma lontra, que de ordinário aqui andava, lhes dava todos os dias um robalo, peixe grande e dos maiores que se pescam nesta costa.

Os pescadores também se mostravam muito liberais para com esta santa casa com as suas esmolas, quando a fortuna os favorecia, e muitos que a deviam à Mãe Santíssima, se, se manifestavam desagradecidos, os corrigia para logo com um amoroso castigo.

Assim o experimentou um Francisco Gonçalves, que muitos anos foi barqueiro da casa, o qual fazendo voto à Senhora de dar de doze lampreias que pescasse, uma de esmola aos seus religiosos, succedeu tomar logo treze, e não fazendo caso da promessa que tinha

feito à Mãe Santíssima, se ficou com todas, porém nos treze dias seguintes, suposto que os outros pescadores fizeram delas grande colheita, êle não pescou uma só, o que atribuiu a castigo da sua pouca fidelidade e por não dar cumprimento ao seu voto.

Semelhante o fizeram à mesma Senhora dois homens de lhe trazerem a primeira lampreia que pescassem, porém, levados da cobiça, mudaram depois de parecer, por ser maior que as outras a primeira que saiu. Não lhe demorou a Mãe de Deus o castigo, pois apenas formaram a resolução de satisfazer à sua promessa com outra lampreia mais pequena que a primeira lhe caiu esta ao mar e veio sair à praia, onde a tomaram os religiosos. Vieram depois os pescadores com outra para darem execução à sua promessa, e vendo a que tinha saído à praia acharam ser a mesma que lhes tinha caído ao mar, como o mostrava o sinal que lhe tinham posto, do que ficaram admirados e confusos, crendo fôra castigo da sua ambição, pois o experimentaram logo que nela consentiram. Deste modo ficou castigada a sua cobiça com

maior dano e utilidade dos capelães da Virgem Senhora, que repetidas vezes tem mostrado para com eles semelhantes maravilhas.

Por tal se teve a que obrou em um sábado, 19 de Janeiro de 1658, em que se achavam sem peixe para o jantar, do que tendo notícia o governador da fortaleza, João Ribeiro Correia, natural de Viana, vendo vir os pescadores do mar, foi à praia para lho comprar, e não lhe querendo deixar uma pescada, dando-lhe por ela maior paga do que valia, despediu o barco, esperando que a Mãe Santíssima daria providências à necessidade que tinham os seus servos. Assim o viu cumprido, pois logo que o barco se retirou, no mesmo instante saiu do mar uma grande pescada, ainda viva, com que ficou remediada a necessidade dos religiosos e a menos custo satisfeitos os bons desejos do benfeitor, que na sua devoção bem mostrava ser viáveis. Esta seria a causa de não se experimentar nêle o desar, que aqui ordinariamente tem os governadores no exercício que dão à nossa paciência como adiante veremos.

## Caminhos de Ferro Coloniais

### ANGOLA

*A Província de Angola*, diário que honra a imprensa portuguesa, querendo associar-se ainda às comemorações do Tricentenário da Restauração de Angola, publicou um número especial dedicado aos transportes daquela importante e progressiva parcela da soberania nacional. Este trabalho teve o alto patrocínio do sr. governador geral, capitão Silva Carvalho.

Há que apresentar sinceras felicitações aos organizadores deste número extraordinário, e em especial ao sr. Eduardo Gomes de Albuquerque e Castro, funcionário superior dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e transportes, que superintendeu na publicação.

Colaboram neste número, além do seu principal organizador, os srs. engenheiros Henrique Vasques Kopke Correia pinto, director dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola, Alberto Aguiar Silva, Vasco Ventura Outeiro, e dr. António Gonçalves Videira.

Documentário do desenvolvimento e aperfeiçoamento dos portos, transportes ferroviários, e aéreos, este número especial de «A Província de Angola» dá-nos a justa medida da obra gigantesca que Portugal ergueu naquela colónia.

—Acabam de ser vistoriadas em Londres, na casa Meacok, Ltd., seis potentes locomotivas «Garrath» adquiridas pelo Caminho de Ferro de Luanda por 24.000 contos, e que devem embarcar no próximo mês para Angola. Com tal aquisição e com a substituição que se vai fazer dos 100 quilómetros de via, entre Luanda e Malange, utilizando carris de 30 kgs. espera-se que a eficiência daquele caminho de ferro melhore bastante.

### MOÇAMBIQUE

A cidade da Beira vai possuir uma majestosa estação de caminho de ferro, em substituição do velho barracão ali existente. Os projectos para esta obra importante estão a ser elaborados por técnicos portugueses.

Para assistir ao acto da transferêcia e posse do caminho de ferro, que se realizará por estes dias, encontra-se na Beira o sr. eng. Francisco Pinto Teixeira, director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique.

— Numa ordem de serviço, assinada pelo sr. engenheiro Pinto Teixeira, ilustre director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, é louvado e gratificado com o vencimento de um mês, o Inspector da Exploração, sr. Henrique António Maurício «pelos inestimáveis serviços prestados à Administração Ferroviária durante quarenta anos de dedicado e exaustivo serviço, muitos deles passados em condições de vida das mais difíceis e em que a assistência à saúde dos empregados estava em embrião, concorrendo grandemente, pelo seu esforço, para a sua economia».

Ao sr. Inspector Henrique António Maurício, que passou à situação de aposentado, foi oferecido um banquete de homenagem, na sede do Clube Ferroviário, presidido pelo sr. Eng. Pinto Teixeira, e ao qual assistiram 160 pessoas.

## CALENDÁRIOS

Da Empresa Industrial de Fotolitografia, L.<sup>da</sup>, recebemos dois interessantes calendários, que muito agradecemos.

# Os nossos mortos

# Há 50 anos

DR. AUGUSTO SOTERO ESTEVES JÚNIOR

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Maio de 1899)

Faleceu no dia 22 de Abril, em Lisboa, com 71 anos de idade, o sr. Dr. Augusto Sotero Esteves Júnior, funcionário aposentado do Ministério das Finanças, casado com a sr.<sup>a</sup> D. Bertolina Esteves.

O extinto era filho do também falecido general Augusto Sotero Esteves e irmão da sr.<sup>a</sup> D. Maria Angélica Esteves e do nosso querido amigo e membro do Conselho Directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, sr. general Raúl Esteves.

Era uma personalidade muito distinta o sr. Dr. Augusto Sotero Esteves. Formado pelo Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras, foi, durante muitos anos, chefe dos escritórios da Empresa Agrícola do Lugela e da Sociedade Colonial de Tabacos.

Pela afabilidade do seu trato e pela competência e zelo com que desempenhava os seus cargos deixou em colegas e subordinados uma viva saudade, pois todos lhe votavam profunda estima.

O illustre extinto ficou sepultado em jazigo de família, no cemitério dos Prazeres, tendo-se incorporado no funeral inúmeras pessoas, entre as quais vimos as seguintes:

Da Administração da C. P. os srs. coronel Pinto Osório, Dr. Fezas Vital e major Mário Costa; engenheiro Branco Cabral, Dr. António Luís Gomes, general Costa Macedo, engenheiro Constantino Cabral, engenheiro Espregueira Mendes, director geral da C. P., major Ribeiro Viana, Dr. Romão Loff, tenente-coronel Ruela, engenheiro Pereira Barata, José Ilídio Ferreira, engenheiro Pedro de Brion, António de Alarcão, major Joaquim Silva, engenheiro Pinto Bravo, capitão Geraldês Freire, Vitorino Godinho, engenheiro Campos Henriques, Vasco Moura, secretário da Direcção Geral da C. P., engenheiro Luís Costa, capitão Travanca, etc.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* fez-se representar pelo nosso Director-gerente, sr. Carlos d'Ornellas.

Em casa do extinto foram recebidos inúmeros telegramas e cartões de pêsames.

A illustre família do falecido, em especial a seu irmão, sr. general Raúl Esteves, apresentamos a expressão dos nossos respeitosos pêsames.

DR. MARIO PAIS DE SOUSA

Em Santa Comba Dão, onde se encontrava em gozo de férias da Páscoa, faleceu o sr. Dr. Mário Pais de Sousa, antigo ministro do Interior, actual provedor da Santa Casa da Misericórdia e presidente do Conselho Fiscal da C. P.

A toda a sua família e em especial a seu irmão, sr. Celestino Pais de Sousa, distinto chefe de Serviços adjunto à Tesouraria dos Caminhos de Ferro Portugueses, apresentamos sentidos e respeitosos pêsames.

## Indemnização da Beira-Alta

Esta questão, entre o governo e a companhia da Beira-Alta que d'elle exige indemnizações fundando-se em que, por erros no estudo do traçado da linha por parte dos engenheiros do governo, teve um augmento consideravel nas despesas de construcção, como aqui explicámos nos nossos n.ºs 228 e 229 de 1897, deu agora mais um passo:

O tribunal arbitral reuniu no dia 27 no ministerio das obras publicas.

Presidiu o sr. visconde de Chancelleiros como arbitro ao desempate. Por parte da companhia são arbitros os srs. José Dias Ferreira e Adolpho Loureiro e João Joaquim de Mattos. Assistiram tambem os srs. Guilhermino de Barros, como secretario geral interino do ministerio, e dr. Annibal Martins, ajudante do sr. procurador geral da corôa.

O tribunal resolveu nomear peritos technicos e commerciaes. O primeiros são os srs. engenheiro Perfeito de Magalhães, Bernardo de Aguiar e Brito Taborda e os commerciaes para examinar a escripturação, os srs. Feijão, guarda livros da companhia das aguas, Santos Netto empregado superior do Banco de Portugal, e Henrique Ribeiro de Carvalho, guarda livros da companhia dos tabacos.

Começando logo a funcionar ouviu alguns engenheiros que podem informar sobre este delicado assumpto.

## Publicações recebidas

Federação Nacional dos Produtores de Trigo — Relatório e Contas da Gerência de 1947.

A produção cerealífera de 1947 foi inferior à do ano precedente, diz-nos, logo de entrada, o Relatório e Contas da Federação Nacional dos Produtores de Trigo, saído há pouco. Para garantir o nosso abastecimento foi necessário recorrer, por consequência, a grandes importações de trigo e de milho.

Este Relatório apresenta-nos números e factos de interesse. Os concelhos do país que maior quantidade de trigo produziram foram os de Beja, Serpa, Elvas, Odemira, Moura, Mértola e Évora, e entre as freguesias onde mais trigo se colheu collocase à frente Ferreira do Alentejo, Aljustrel, Baleizão e Castro Verde. Os concelhos de Beja, Serpa, Elvas, Odemira, Moura e Mértola produzem mais em conjunto que as províncias do Minho, Trás-os-Montes e Alto Douro, Douro Litoral, Beira Alta, Beira Baixa, Beira Litoral e Ribatejo.

No que se refere à acção social o Relatório presente fornece-nos esta informação digna de registo: em 1947 a cobrança da taxa de \$00(5) para assistência aos trabalhadores rurais rendeu Esc. 933.830\$70, que foi entregue ao Subsecretariado de Estado das Corporações e Previdência Social.

Esta taxa que incide sobre cada quilograma de trigo manifestado para venda, atingiu, desde o início da Federação, a importante cifra de Esc. 13.998.597\$57.

# Recortes sem comentários

## Milita Meireles mudou de nariz

BUENOS AIRES, 8 — Milita Meireles, uma das três irmãs Meireles, acaba de ser operada com êxito, no Sanatório Otamendi y Miroli, pelo prof. Malbec.

Foi uma operação de cirurgia estética, graças à qual se modificou o nariz da cantora, o que deu configuração mais fotogénica ao seu rosto.

Milita deixou já o Hospital e tenciona regressar com as suas irmãs e os pais a Lisboa, no próximo mês de Março, depois de actuar em Montevideu e de novo no Rio de Janeiro.

As irmãs Meireles tencionam voltar no verão à América, a fim de cumprirem contratos com emissoras e cinemas argentinos, mexicanos e cubanos. — ANI.

## Vão acabar «os ressonadores»

NOVA YORK, 5 — Segundo afirmou, o sr. Claude L. Porter, de Chicago, acaba de inventar um aparelho que pode reduzir ao silêncio os 40 milhões de pessoas que nos Estados Unidos tem o mau costume de ressonar.

Trata-se de um pequeno aparelho de plástico, com muitos orifícios microscópicos, que se ajusta perfeitamente à boca. Evita-se, assim, a corrente de ar que entra na garganta dos que dormem com a boca aberta e, na opinião de Porter, é o que dá origem ao ressonar. — ANI.

## Descoberta do verdadeiro criminoso

S. PAULO, 14 — Em Novembro de 1945, na aldeia de Casal do Bolho, distrito de Coimbra, em Portugal, foi assassinado Calisto Rodrigues Ferreira, sendo apontado, como autor do homicídio, Álvaro Pereira Neves, que foi condenado, tendo a sentença passado em julgado. Um irmão do acusado, António Pereira Neves, residente nesta cidade, soube, posteriormente, que o verdadeiro assassino era Manuel Santos Carvalho, aqui também residente. No intuito de salvar o irmão, o António requereu um inquérito policial, em S. Paulo, a fim de se apurar a responsabilidade do Carvalho. Com tal providência não esteve, porém, de acordo o promotor público, que deu parecer, achando que a polícia não deve prosseguir nas investigações até aqui realizadas, porque as autoridades brasileiras não foram solicitadas, oficialmente, a investigar sobre factos ocorridos em Portugal. Concluiu o representante do Ministério Público pedindo que se arquivasse o pedido de inquérito.

Desse modo, António Pereira Neves terá de bater às portas da justiça de Portugal, a fim de apontar o nome do verdadeiro criminoso e salvar o Álvaro, que está, no dizer do irmão, a pagar pelo mal que não fez. — ANI.

## O combate ao gafanhoto

Londres, 23. — Os Governos da Inglaterra, Bélgica, União Sul Africana e Rodésia do Sul assinaram, hoje, em Londres, um acordo de 10 anos, a fim de estabelecerem, numa base permanente, o actual conselho internacional para o controle do gafanhoto vermelho. O primeiro dever do conselho será fiscalizar e controlar os ataques do gafanhoto na Rodésia do Norte e Tanganica.

(De Notícias da Beira)

## Pretinho Carlos

No navio «António Carlos», da Sociedade Geral de Transportes, regressou há dias a Bissau, onde embarcara clandestinamente para Lisboa, no «Conceição Maria», um pretinho de 10 anos, de nome Carlos que, desejoso de conhecer os jogadores do Sporting, e sabendo que ia realizar-se o Portugal-Espanha, a que também desejava assistir, escondeu-se a bordo daquele navio para vir clandestinamente para Lisboa, sendo descoberto pouco depois do barco levantar ferro. O comandante da Polícia Marítima, a quem havia sido entregue o fugitivo, permitiu que o rapazito gozasse de liberdade vigiada, no aterro da doca da «Caldeirinha», do antigo Arsenal da Marinha, onde passava as horas a jogar com uma bola de trapos.

A direcção do Sporting Club de Portugal fez todas as diligências para que o pretinho ficasse em Lisboa, mas a rigidez das leis não permitiu a satisfação de tal desejo. À partida do barco, alguns directores e jogadores daquele clube foram a bordo oferecer roupas e brinquedos, entre os quais uma bola, ao «furioso» sportinguista de Bissau, que não realizou o seu sonho, depois de ter conseguido levar a cabo a parte mais importante do plano: a viagem até Lisboa.

(Do Diário dos Açores)

## Automóvel que pode ser dobrado ao meio...

PARIS, — Um francês inventou um dispositivo para aplicar num automóvel minúsculo, em condições do veículo poder ser dobrado no sentido da largura.

O carro pode conduzir duas pessoas e, depois de dobrado, tem a largura de setenta centímetros. — F. P.

## Foi «desnazificado» um... toiro!

HAMBURGO, 31 — Um magnífico toiro de raça holandesa foi agora desnazificado.

Com efeito, depois de radiografado, os veterinários operaram-no, extraíndo-lhe do estomago um emblema do Partido Nacional-Socialista, causa de sérias perturbações no organismo do animal. — ANI.

## Gatos que «falaram» ao microfone

LONDRES, 7 — O dr. Ludwig Kock fez uma emissão radiofónica, coroada de êxito, com os seus gatos.

Os bichanos miaram à vontade junto do microfone e, em seguida, o dr. Ludwig Koch, que durante 40 anos se consagrou ao estudo da linguagem dos gatos, «traduziu» para inglês o que eles haviam dito. — ANI.

## Lágrimas de crocodilo

NOVA-IORQUE, 16 — «Têm filhos?» perguntou o senhorio a um soldado que em Springfield Massachusetts, pretendia alugar-lhe uma casa.

— «Tenho, mas estão no cemitério» — respondeu o soldado, sombriamente.

Ao mesmo tempo, a mulher levava um lenço aos olhos, a enxugar uma lágrima furtiva.

Então o senhorio alugou-lhes a casa, não mencionando no contrato de arrendamento a cláusula que só alugava a casa sem filhos e o soldado, depois de pagar adiantados 6 meses de renda, foi dali ao cemitério, buscar os três filhos que lá deixara a brincar momentos antes. — ANI.

# Regulamento de Transportes

## EM AUTOMÓVEIS

(Continuação do número anterior)

### DIVISÃO IV

#### Dos horários

Art. 140.º A Direcção-Geral dos Serviços de Viação fixará os horários das carreiras regulares e provisórias de forma a garantir o escoamento normal e regular do tráfego.

§ 1.º Para os efeitos deste artigo, a Direcção-Geral dos Serviços de Viação poderá impor a conjugação dos horários das carreiras interurbanas que digam respeito a uma mesma região.

§ 2.º Quando se trate de carreiras que efectuem o transporte de sacos postais, será previamente ouvida a Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones.

Se esta Administração-Geral não responder no prazo de oito dias a contar do officio de consulta, a Direcção-Geral dos Serviços de Viação fixará os horários, prescindindo do seu parecer.

Art. 141.º As carreiras regulares e provisórias poderão ter, além do seu horário normal, um horário extraordinário, applicável em dias de tráfego excepcional.

§ 1.º Os horários normais serão estabelecidos quando for dada a concessão e poderão ser alterados a requerimento dos concessionários ou por iniciativa da Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

§ 2.º Os horários extraordinários serão requeridos à Direcção-Geral dos Serviços de Viação pelo menos com oito dias de antecedência da sua efectivação.

§ 3.º Dos horários normais ou extraordinários constará sempre a hora de passagem dos veículos em todas as localidades servidas pela carreira.

Art. 142.º As carreiras afluentes com testa de origem comum não podem ter horários que permitam serviço combinado entre si, desde que as duas carreiras ligadas constituam uma carreira concorrente.

Art. 143.º Na organização dos horários das carreiras atender-se-á, para a determinação das velocidades permitidas, às condições das estradas e características dos veículos.

§ 1.º A velocidade instantânea e média de marcha dos automóveis a empregar nas carreiras, determinada esta última sem contar os tempos de paragem, não poderá exceder para os pesados, respectivamente, 50 e 30 quilómetros por hora, e para os ligeiros 60 e 40.

§ 2.º Em casos especiais, quando o traçado das estradas seja excepcionalmente favorável, poderá a velocidade média de marcha dos veículos ser elevada,

para os pesados, até 40 quilómetros por hora e, para os ligeiros, até 50.

Art. 144.º Nas carreiras urbanas, além das viagens correspondentes aos horários aprovados, ficam os concessionários obrigados a efectuar as viagens necessárias para satisfazer as exigências do tráfego nas ocasiões de maior movimento.

### DIVISÃO V

#### Das tarifas, bilhetes e guias de transporte

Art. 145.º O Ministro das Comunicações, ouvido o Conselho Superior dos Transportes Terrestres, fixará os limites máximo e mínimo por passageiro quilómetro e por tonelada-quilómetro, dentro dos quais serão estabelecidas as tarifas de transporte de passageiros e de mercadorias.

§ único. Pelo transporte de mercadorias nunca serão effectuados pagamentos inferiores a um limite a estabelecer pelo Ministro das Comunicações.

Art. 146.º As tarifas estão sujeitas a prévia aprovação da Direcção-Geral dos Serviços de Viação e são de applicação geral e uniforme.

§ único. No caso das carreiras urbanas as tarifas serão propostas pelas câmaras municipais interessadas.

Art. 147.º As tarifas serão estabelecidas tendo em atenção os vários factores que influem no custo do transporte, designadamente a distância a que este se realiza.

§ 1.º A requerimento do concessionário, poderá, excepcionalmente, ser aprovado um preço único por passageiro, para quaisquer distâncias, em carreiras de percursos não superiores a 6 quilómetros.

§ 2.º Quando duas carreiras urbanas com a mesma origem tenham percursos coincidentes, por forma que a mais extensa compreenda inteiramente o percurso da outra, a Direcção-Geral dos Serviços de Viação poderá determinar que na carreira de maior extensão não possa cobrar-se, entre a origem comum e qualquer ponto do percurso igualmente servido pela carreira menos extensa, um preço inferior ao que nesta estiver fixado para a totalidade do seu percurso. Neste caso, os veículos empregados na carreira mais extensa devem ter uma tabuleta com a inscrição de "carro directo".

Art. 148.º As tarifas das carreiras eventuais, em percursos onde existam outras carreiras, não poderão ser inferiores às tarifas mais baixas aprovadas para estas.

Art. 149.º Nas carreiras de serviço público para o transporte de passageiros não é permitida a concessão de passes ou de quaisquer reduções além das regulamentares.

Art. 150.º As crianças de idade até 4 anos viajarão gratuitamente, desde que não ocupem lugar.

Art. 151.º Nas carreiras interurbanas as crianças de idade até 10 anos que ocupem lugar nos termos do artigo 163.º pagarão meio preço.

Art. 152.º Em todas as carreiras de passageiros é obrigatório o uso de bilhetes individuais, que se deverão conservar durante a viagem e apresentar sempre que forem pedidos pelos empregados do concessionário ou pelos agentes da fiscalização.

Art. 153.º A venda de bilhetes efectuar-se-á nas bilheteiras, antes da hora da partida, ou dentro dos veículos durante a viagem.

§ 1.º A cada passageiro deve ser entregue o bilhete antes do termo da zona do percurso em que tiver tomado o veículo.

§ 2.º Exceptuam-se os bilhetes de assinatura que só serão vendidos nas bilheteiras ou nos escritórios da empresa.

Art. 154.º Os bilhetes nas carreiras interurbanas poderão ser simples, de ida e volta e de assinatura, não devendo a redução concedida ser superior nos bilhetes de ida e volta a 20 por cento e nos de assinatura a 30 por cento dos preços das passagens normais, aprovados nos termos deste regulamento.

§ 1.º Se o bilhete não for utilizado na viagem para que tiver sido adquirido, poderá ser revalidado para nova viagem a realizar até dois dias depois, mediante pagamento de uma sobretaxa de 25 por cento sobre o seu preço.

§ 2.º O prazo de validade dos bilhetes de ida e volta é de sete dias, não se contando o dia em que o bilhete deve ser utilizado na viagem de ida.

§ 3.º Os bilhetes de assinatura, de modelos a fixar pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação, serão pessoais e intransmissíveis e poderão ser semanais e mensais. Os primeiros, com início à segunda-feira e termo ao sábado, compreendem uma viagem de ida e volta em cada dia; os segundos, com início no primeiro dia útil de cada mês, compreendem 26 ou 52 viagens de ida e volta, a utilizar seguidamente, excepto aos domingos, uma ou duas vezes em cada dia.

§ 4.º O bilhete de ida e volta, no regresso, poderá ser utilizado em qualquer carreira do concessionário que sirva o percurso para que é válido, independentemente da tarifa aprovada para a carreira em que for aproveitado, sem que o passageiro tenha direito a qualquer reembolso e o concessionário possa efectuar qualquer cobrança suplementar.

§ 5.º A requerimento dos concessionários, poderão ser aprovados bilhetes de assinatura semanais para estudantes e operários, com a redução de 50 por cento nos preços das passagens normais.

§ 6.º Os bilhetes a que se refere o parágrafo ante-

rior só serão fornecidos mediante a apresentação de documento passado pelo estabelecimento de ensino ou cartão de identidade emitido pelo sindicato nacional a que os requisitantes pertencerem.

Art.º 155.º Dos bilhetes das carreiras interurbanas deverá constar:

- A firma do concessionário;
- A indicação da data da viagem a que respeita, para os bilhetes simples e de ida e volta, e a data do início da sua validade, para os bilhetes de assinatura;
- O percurso;
- O preço;
- O número do lugar do passageiro.

Art. 156.º Nas carreiras urbanas os bilhetes poderão ser simples e de assinatura.

§ único. Os bilhetes de assinatura serão semestrais ou anuais, válidos para um número ilimitado de viagens em todas as carreiras do mesmo concessionário, carecendo o respectivo modelo da aprovação da Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

Art. 157.º Em determinadas circulações de carreiras urbanas poderão ser aprovados bilhetes de ida e volta a preços especiais para transportes económicos, válidos para uma viagem a iniciar até às 7 horas e 30 minutos e para o regresso entre as 17 e as 21 horas do mesmo dia.

§ 1.º Os veículos em que se efectuem esses transportes serão convenientemente assinalados, conforme determinação da Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

§ 2.º Os concessionários de carreiras urbanas devem facultar o transporte gratuito nos seus veículos de agentes fardados da Polícia de Segurança Pública, Guarda Nacional Republicana e sapadores bombeiros, mediante condições e limites a estabelecer pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

Art. 158.º Nas carreiras interurbanas é obrigatório o fornecimento de bilhetes, sem pagamento imediato da importância respectiva, a qualquer militar que apresente uma requisição de transporte, dos modelos adoptados pelos Ministérios do Interior, das Finanças, da Guerra e da Marinha, devidamente preenchida e autenticada.

§ 1.º O militar identifica-se pela apresentação de qualquer dos seguintes documentos:

- a) Bilhete de identidade;
- b) Guia de marcha individual ou colectiva;
- c) Passaporte para passagem à disponibilidade.

§ 2.º Só é obrigatório o fornecimento, para cada viagem, do número de bilhetes correspondente à quarta parte da lotação dos veículos que a efectuem, disponível no momento da apresentação da requisição.

(Continua no próximo número)

# «OS CARLOS»

## Balanço das actividades do Grupo desde a sua fundação até hoje

O Grupo «Os Carlos», fundado em 1930, pode orgulhar-se de uma larga folha de serviços prestados aos seus numerosos associados, quer assistindo-lhes na doença, quer obtendo-lhes empregos, quer visitando-os nos hospitais e nas cadeias. Perto de dois mil associados conseguiram colocar-se em diferentes firmas do país. Actualmente, nenhum sócio do Grupo se encontra desempregado!

Abaixo inserimos uma lista de benefícios prestados pelo Grupo aos seus filiados, desde a sua fundação até hoje, para poderem os nossos leitores formar uma ideia precisa do seu valor e acção:

### Acção filantrópica

Donativos pagos a pobres e indigentes . . . . .	145.330\$60
Fornecimento de medicamentos (receitas) . . . . .	634
Consultas médicas (grátis) . . . . .	250
Fornecimento de vestuário e calçado (peças) . . . . .	1.866
Conforto moral com visitas a doentes e presos . . . . .	804
Funerais a pobres e aos sem família . . . . .	36
Fornecimento de aparelhos ortopédicos . . . . .	25
Tabuleiros a paralíticos (adultos e infantes) . . . . .	8

### Acção social

Regularização de modos de vida . . . . .	42
Regularização de estados civis e religiosos . . . . .	18
Regeneração de delituosos . . . . .	9
Combate ao desemprego (empregados) . . . . .	1.845
Melhorias de situações . . . . .	314
Construção duma casa de repouso . . . . .	

### Acção escolar

Pagamento de matrículas . . . . .	123
Fornecimento de livros . . . . .	2.770
Ensino em Escolas por conta do Grupo . . . . .	30
Adestramento de técnicos em práticos . . . . .	246

### Acção cultural

Visitas a estabelecimentos públicos e particulares . . . . .	27
Organização de uma biblioteca . . . . .	
Publicação de um Boletim Mensal (números) . . . . .	57

### Acção infantil

Distribuição de enxovais (peças) . . . . .	6.515
Farinhas e outros alimentos (embalagens) . . . . .	206
Consultas de pediatria (grátis) . . . . .	116
Fornecimento de medicamentos . . . . .	133
Baptismos . . . . .	48
Internamentos em asilos e casas de caridade . . . . .	27
Fornecimento de berços . . . . .	12
Construção de uma colónia de férias (em preparação) . . . . .	

# MOTORES ELÉCTRICOS



## FABRICAÇÃO FRANCESA DE GRANDE QUALIDADE

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS PARA PORTUGAL E COLÓNIAS:

**GUILLET, L.<sup>DA</sup>**

R. Dona Filipa de Vilhena, 10-B-C (Arco do Cego)

L I S B O A

## Sociedade Textil do Sul, L.<sup>da</sup>

FIAÇÃO — TECELAGEM  
ESTAMPARIA — BRANQUEAÇÃO  
TINTURARIA — HIDROFILAGEM

FÁBRICAS EM:

LISBOA — SACAVÉM — ALHANDRA

Rua da Prata, 199, 1.º e 2.º — LISBOA

Telef. 3 2728



## TÁMAR

Significa elegância e bom preço  
**SAPATARIA**

36, Arco Marquês do Alegrete, 40  
PORTUGAL Telef. 3 3210 LISBOA

10 % de desconto aos Ferroviários

Fábrica: Rua de S. Vicente, 19 r/c e 1.º andar - Telef. 2 1648

## Ignifugo «Bengo»

Torna incombustíveis madeiras e tecidos

Certificado do B. S. Bombeiros, à disposição.

VENDE

## Casa «Upi»

P. de Município, 22 em

LISBOA

Quereis dinheiro ?

**JOGAI NO**

*Lama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

### Repartição de Exploração e Estatística

O «Diário do Governo», n.º 75, II série, de 1 de Abril, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despachos de 26 de Fevereiro próximo findo e de 26 de corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é fixado em \$38 por passageiro-quilómetro o preço de transporte em 1.ª classe nas linhas onde esteja estabelecido somente de 1.ª e classes.

O «Diário do Governo» n.º 76, II série, de 2 de Abril, 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 26 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Sociedade Estoril, anunciando a entrada em vigor, no dia 1 de Abril próximo futuro, na linha explorada por aquela Sociedade das alterações à tarifa geral aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 37:351, de 24 do corrente mês.

O «Diário do Governo» n.º 77, II série, de 4 de Abril, 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, com alterações, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 26 do corrente mês, os projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses,

da nova tarifa especial n.º 1, passageiros, bilhetes para comboios tranvias, aplicável a todas as linhas exploradas por aquela Companhia, e do aviso ao público anunciando a sua entrada em vigor e modificando o regime tarifário quanto a bilhetes de tranvias das linhas férreas incorporadas na rede explorada por aquela empresa.

O «Diário do Governo» n.º 84, II série, de 12 de Abril, 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 hoje desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alterados os preços de transporte de passageiros e bagagens, no percurso português, no-comboio *Lusitânia-Expresso*.

O «Diário do Governo» n.º 85, II série, de 13 de Abril, 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 hoje desta Direcção-Geral, o projecto do 1.º aditamento à tarifa internacional de cupões para o transporte de passageiros e bagagens, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alterados os preços relativos ao despacho de bagagens no percurso português.

O «Diário do Governo» n.º 89, II série, de 19 de Abril, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 12 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são anulados o aviso ao público n.º 331 — A, de 19 de Maio de 1937, e o aditamento à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, de 9 de Dezembro de 1937, ambos publicados pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e relativos ao fornecimento de mais de um vagão para o transporte de determinadas remessas.

**CARBOLINIO  
ESTRANGEIRO**

Vende: **CASA UPI**  
PRAÇA DO MUNICÍPIO, 22  
LISBOA

# 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

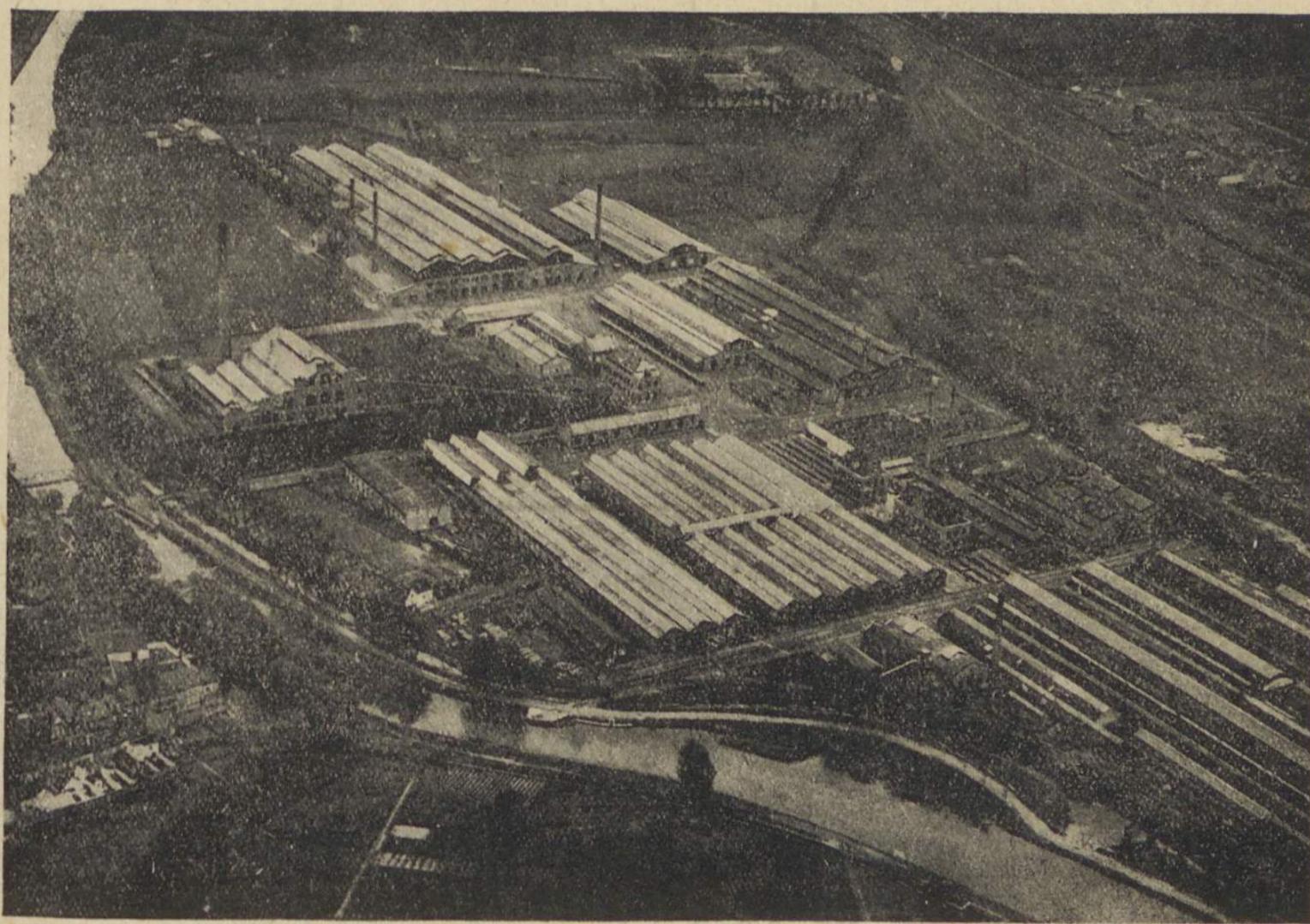
**C E L**  
é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

# La Brugeoise et Nicaise & Delcuve

SOCIEDADE ANÓNIMA

Fábricas d'Aços, Forjas e Estaleiros de Construcção

S.T MICHEL-LEZ-BRUGES E LA LOUVIÈRE (BÉLGICA)



Vista aérea das fábricas em S.º Michel-lez-Bruges

**Carruagens de luxo e ordinárias para Caminhos de Ferro e «Tramways»; Automotoras; Fourgons; Wagons**

de todos os tipos e para todas as capacidades

**Pontes, Estructuras, Reservatórios, Gazómetros e todas as construcções metálicas rebitadas e soldadas**

**Peças em Aço moldado—Peças em ferro fundido  
Molas—Aparelhos de Via**

REPRESENTAÇÃO GERAL PARA PORTUGAL E COLÓNIAS:

**CARLOS EMPIS** — Rua de S. Julião, 23 — LISBOA

# Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL  
DA PENÍNSULA IBÉRICA

*Ao serviço da lavoura portuguesa*

**Rua do Comércio, 49**  
**L I S B O A**

**Rua Sá da Bandeira, 84**  
**P O R T O**

## A. A. Macedo Basto

**LISBOA — ÁFRICA**

Sede:

**Rua do Cais de Santarém, 32, 1.º**

Caixa Postal, 674 — Telefones: 2 6496 e 2 6760

\*

SUCURSAIS:

**LOURENÇO MARQUES**

Praça 7 Março, 16-Prédio Fonte Azul-Caixa Postal 1184

**L U A N D A**

Avenida Neves Ferreira — Caixa Postal, 678

Telegramas:

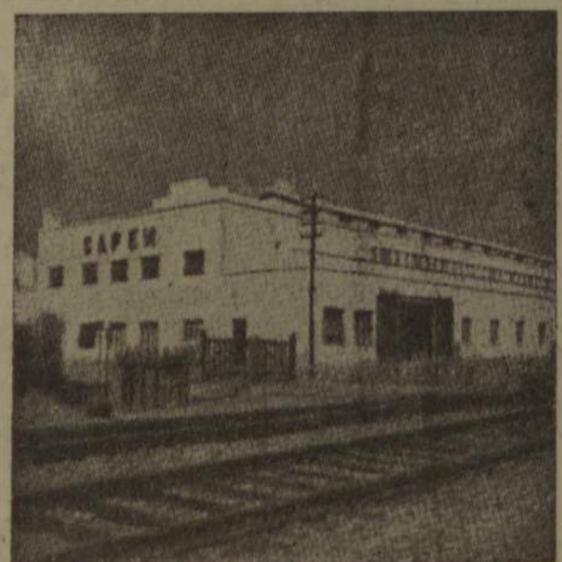
**AMATO** { LISBOA  
LOURENÇO MARQUES  
L U A N D A

## S A P E M

Sociedade Anónima de Embalagens Metálicas

SÉDE: Av. António Augusto de Aguiar, 17, r/c. D.  
Telefones 5 0854 e 5 0887

FÁBRICA: Póvoa de St.ª Iria — Telef. Póvoa, 1  
End. Electr. «FUTS»



**BIDONS** em chapa preta e galvanizada  
**RADIADORES** em chapa prensada para aquecimento central  
Depósitos — Carros de mão — Pás — etc.  
Entrega imediata aos melhores preços do mercado