

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL



COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Sociedade dos Caminhos de Ferro
5, Rua da Horta Sêca, 7

COMÉRCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINANÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO e AVIAÇÃO / OBRAS PUBLICAS / AGRICULTURA / MINAS / ENGENHARIA / INDUSTRIA / TURISMO
E CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone: P B X 2 0158



MADEIRA — FUNCHAL — Um aspecto parcial da cidade onde vão realizar-se importantes festejos do fim do ano



R. G. DUN & C.^o

DE NEW YORK

★ Agência internacional ★
★ de informações comerciais

FUNDADA EM 1841

ESCRITÓRIO EM LISBOA

(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

15, Rua dos Fanqueiros

SUCURSAL NO PORTO

Avenida dos Aliados, 54

PORTUGAL

Restaurante do Entroncamento

Sob a direcção de

FRANCISCO MÉRA

Ótimo serviço de mesa.

ALMOÇOS E JANTARES

por encomenda

ENTRONCAMENTO

(ESTAÇÃO)

PORTUGAL

VISITAE

Caldas da Rainha

e o seu melhor hotel:

HOTEL CENTRAL

PORTUGAL

Nova Pensão «Camões»

Praça Luiz de Camões, 22

Telefone 22945

LISBOA

Director — Joaquim Busto Romero

Gerente

Quartos com o maior conforto.
Casas de banho. Esmerado serviço de mesa. Menús especiais.

Frein pour Chemins de Fer à Vapeur & électriques,
Automotrices, Camions automobiles &c.

Chauffage & Conditionnement de l'air pour tous Véhicules

COMPAGNIE DES FREINS WESTINGHOSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE,

Sevran (Seine-et-Oise) France

Êste espaço



é

RESERVADO

ao

anúncio

R E G L U S

a **120 MILHAS** á hora

MENOS COMBUSTIVEL
MAIS PASSAGEIROS E TARIFAS
MAIS ECONOMICAS



obtido
com o comboio
todo de aluminio

ALUMINIUM UNION LTD.

RUE STAND — GENEBRA — SUISSA

LONDRES, Inglaterra MONTREAL, Canadá

CONCESSIONÁRIO EXCLUSIVO PARA PORTUGAL

NICOLAS ROMERO

141, AVENIDA DOS ALIADOS — PORTO

O novo comboio aerodinâmico da UNION PACIFIC foi construído inteiramente com ALIAÇÕES de ALUMINIO, exceptuando a instalação da força motriz, jogos de rodas de aço, longarinas, carlingas e cabeçotes.

A sua primeira viagem foi um verdadeiro desafio lançado para combater o incremento dos tráficos aereo e por estrada, assim como a baixa observada nas receitas dos Caminhos de Ferro.

Todos os records mundiais de velocidade foram ultrapassados quando alcançou a pasmosa velocidade de 120 MILHAS POR HORA. Mede 376 pés de comprimento e pesa sómente 210 TONELADAS, enquanto que o peso do convencional comboio a vapor é de quasi 700 TONELADAS. Esta enorme redução de peso morto é aproveitada pelas Companhias de maneiras diversas, utilizando-a para: reduzir o custo da exploração, diminuição de tarifas, aumento da capacidade de transporte de passageiros, rapidez de percursos, etc.

O ALUMINIO revolucionou muitos Caminhos de Ferro na maior parte dos paizes. Factos e cifras comprovadas estão á sua disposição. Porque não consulta o nosso pessoal técnico sem nenhuma obrigação da sua parte?



Mala Real Ingleza

(Royal Mail Lines, Ltd.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Pa a os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 2 5252-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 2 6001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

BOLSA - PREDIAL

DE
A. F. RAMALHO

POR INTERMÉDIO DELA ENCONTRÁREIS
A GARANTIA DO VOSSO CAPITAL

COMPRA, VENDA E ADMINISTRAÇÃO DE PROPRIEDADES

HIPOTECAS

RUA DOS FANQUEIROS, 65-1.º
LISBOA — PORTUGAL
TELEFONE 2 8 7 3 0

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.ª

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo



VIZEU — Um trecho do Rocio com a Igreja da Terceira

GAZETA
DOS
CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liège
1905; — Rio de Janeiro, 1908; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; — S. Luiz, Estados Unidos, 190

Delegado em Espanha: A. MASCARÓ, Nicolás M.^a Rivero, 6 — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M Á R I O

VIZEU — Um trecho do Rocio com a Igreja da Terceira. — Independência de Portugal, por PLÍNIO BANHOS. — Novo sistema de linha férrea aérea o Ralpiano, pelo engenheiro J. FERNANDO DE SOUSA. — Viagens e Transportes. = Vinte e sete meses de instâncias. — Sindicato dos Ferroviários do Sul de Portugal. — Excursões a preços reduzidos. — Linhas estrangeiras. — Ecos & Comentários, por PLÍNIO BANHOS. — Oferta aos nossos assinantes. — Parte Oficial. — Há Quarenta Anos. — Imprensa. — Bases Orçamentais para Assentamento de Via Férrea, por ANTÓNIO GUEDES

1 9 3 5

ANO XLVII

1 DE DEZEMBRO

NÚMERO 1151

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTONIO GUEDES

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MARIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Dr. JACINTO CARREIRO
Tenente HUMBERTO CRUZ
Capião BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

Independência de Portugal

Em todo o território português é comemorada hoje a data gloriosa da independência de Portugal.

Ao amanhecer do dia primeiro de Dezembro de 1640, um grupo de fidalgos que se haviam reunido no palácio do Conde de Almada (D. António), arquitetaram o golpe feliz que nos livrou para sempre da garra dos espanhois e conseguiram aclamar rei de Portugal o duque de Bragança, D. João IV.

Disparado o primeiro tiro por João Pinto Ribeiro, quarenta conjurados invadiram o Palácio Real da Duquesa de Mantua, vice-rainha, desarmaram a guarda castelhana e sumariamente liquidaram uma sombra negra para os portugueses — o célebre Miguel de Vasconcellos, aclamando então o rei e proclamando o regimen de Liberdade para os portugueses.

O povo seguiu o grupo de fidalgos acompanhando-os até que a vice-rainha se resolveu a entregar o castelo aos heroicos libertadores que senhores de toda a cidade enviaram dois delegados ao Duque de Bragança comunicando a boa nova.

Sessenta anos de cativoiro acabaram em menos de um dia, libertando-se a Pátria da escravidão.

Senhores de Portugal os conjurados expulsaram os castelhanos que se limitaram a pequenas aventuras que nos primeiros anos não tiveram consequencias de maior, acabando então com a batalha de Montijo, onde Matias de Albuquerque, bateu os espanhois e invadiu terras de Espanha.

Outro período succedeu que resultou pequenas escaramuças, ao longo das fronteiras, mas insignificantes por que as tropas espanholas andavam a braços com as guerras da Catalunha e das Flandres.

De novo se agitaram as tropas em 1659, de que resultou a vitória conhecida pela das Linhas de Elvas, em que os portugueses, comandados pelo Conde de Cantanhede, infringiram uma derrota formal ao inimigo que passados três anos investiu de novo com Portugal, aparecendo com os numerosos contingentes regressados das campanhas de França. Invadiram o Alentejo e Évora dispendo-se a ocupar Lisboa, mas, ao seu encontro foi um exército português, organizado pelo Conde de Castelo Melhor e comandado pelo Conde de Vila Flor que os derrotou na conhecida batalha do Ameixial.

Ainda não ficou por aqui a aventura castelhana e nova batalha se feriu em Montes Claros, acabando o inimigo por convencer-se que Portugal queria ser independente e para isso havia organizado a revolta de 1 de Dezembro de 1640.

Finalmente em 1668 a Espanha, reconhecendo a Independência de Portugal convenceu-se que os portugueses pelo seu heroico esforço haviam conquistado o seu lugar, reimplantando na sua Pátria o regime salutar do Progresso, da Ordem e da Justiça.

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £ . . .	1.00
ESPAÑA () ps. ⁶⁵ . . .	35.00
FRANÇA () fr. ⁶⁵ . . .	100
ÁFRICA () . . .	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números aîrazados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º
Telefone P B X 2.0158
DIRECÇÃO 2.7520

PLINIO BANHOS

NOVO SISTEMA DE LINHA FÉRREA AÉREA

O RAILPLANO

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

É notória a crise que atravessam os caminhos de ferro em todos os países. São múltiplas e idênticas as causas em todos êles, salvo as modalidades secundárias e privativas de cada um.

A crise económica geral é um dos principais factores dessa depressão de receitas.

A depressão da actividade económica reflecte-se na menor circulação de pessoas e cousas e traduz-se portanto na diminuição do tráfego ferroviário. Outra causa que por tôda a parte actua é a concorrência do automovel, primeiro desviando o tráfego de passageiros e em seguida estendendo a sua acção de desvio ao de mercadorias. Foge para o caminho em quantidade crescente a mercadoria rica, aquela que dava lucro líquido ao caminho de ferro, que se essa tendência não fôr combatida, se verá quasi reduzido ao transporte deficitário da mercadoria pobre.

Em todos os países se tem procurado efectuar o que se chama a *coordenação dos transportes*, de modo que sem estorvar o progresso, que a intervenção do automovel representa em muitos casos, deixa de ser abusiva a sua concorrência e se proteja a rede ferroviária que tão avultados capitais engloba e tão necessário é à economia nacional.

A revisão dos impostos que recaem sobre o automovel e o caminho de ferro e da legis-

lação, que priva êste de liberdades que áquele concede; a revisão de certas tarifas, podem atenuar a crise, mas para a superar é preciso reformar profundamente a exploração ferro-

viária, acelerando os transportes, tanto de passageiros e recovagem, como de certas mercadorias e combinando o serviço do automovel com o da via férrea, para estabelecer o chamado transporte *de porta a porta* no maior número de casos possível.

Para acelerar o serviço de passageiros é preconisado em muitos casos a automotora.

* * *

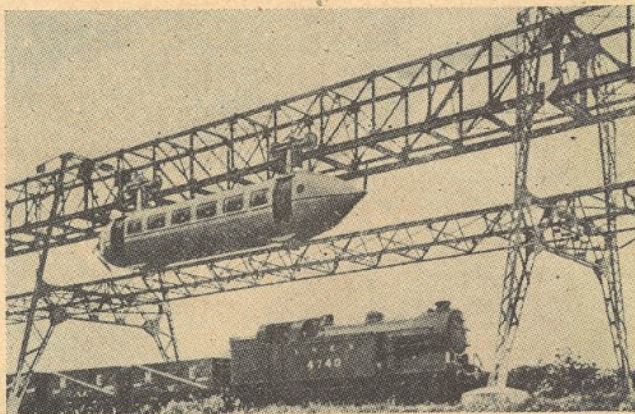
Nesse propósito está sendo ensaiado e preconisado novo e curioso sistema de transporte, o *Railplano*, especie de aeroplano sobre carril, que atinge a velocidade média de 200 quilómetros, inatingível em caminho de ferro.

A via é aerea, formada por um só carril, do qual pende o veiculo para 50 a 100 passageiros, sustentado por dois bogies.

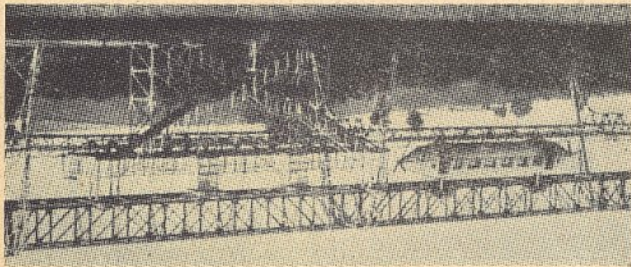
O carril é por seu turno sustentado por uma viga metálica de rotula, assente sobre cavaletes distanciados 24 a 30 metros.

Inferiormente há outro carril de direcção para assegurar a estabilidade do veiculo.

Um motor electrico ou de combustão interna põe em movimento com 1800 voltas



O Railplano por cima da via férrea ordinária



O Railplano junto de uma estação

por minuto, 2 hélices colocadas nos extremos de veículo. Tem êste um perfil aerodinâmico semelhante ao dos dirigíveis.

Os cavaletes de via apoiam-se em blocos de betom.

Essa via pode ser construída sôbre a via ferrea de modo que dividem entre si o tráfego ficando para êste as mercadorias e combóios omnibus e para o Railplano os transportes muito velozes (150 a 200 quilómetros).

O sistema de via permite a supressão de obras de arte e terraplenagens caras. Podem-se elevar as inclinações da via sem prejuizo da velocidade.

O veículo é de pequeno pêso relativo, sem prejuizo da resistência, 6 a 7^{1/2} toneladas. Chega-se a 75 quilogramas por passageiro numa carruagem de 80 a 100 passageiros. As resistências são pois pequenas e a do ar é reduzida ao mínimo.

O sistema tem estabilidade e oferece segurança.

O sistema de freios e imobilização é inteiramente eficaz.

Podem-se transportar 12.000 passageiros por hora em cada *sentido* e essa capacidade é susceptível de aumento pelo da capacidade das carruagens ou pelo do número delas em cada combóio.

O serviço de noite, pode ser suprimido, graças à rapidez dos trajectos e assim se embaratece a exploração.

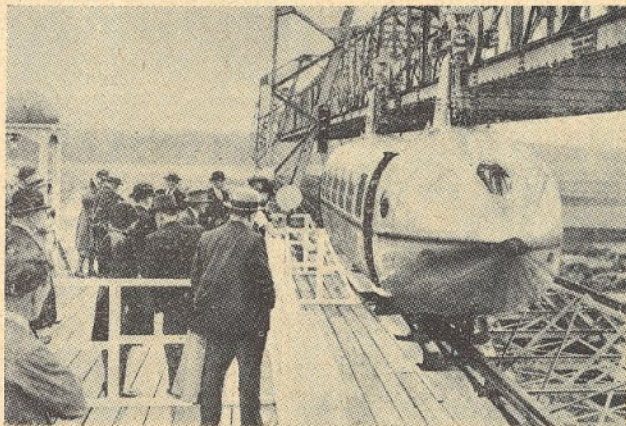
As gravuras que ilustram o artigo são tiradas de uma primorosa brochura, relativa à linha instalada em *Milngavia* (Escócia) por cima do *London North Eastern Railway*.

* * *

É realmente sedutor êste sistema de dobramento do tráfego, mas apesar da supressão de grande numero de obras de arte em linhas novas o Railplano é caro, pois constitue uma obra de arte continua, sem grande pêso por metro, é certo, mas que ainda assim representa consideravel dispendio.

Suponhamo-lo entre Lisboa e Pôrto. Seria uma verdadeira revolução na nossa primeira linha em que basraria duas horas para o trajecto, com a multiplicação dos rápidos. Em quanto importaria essa viga de mais de 300 quilómetros com os respectivos cavaletes?

E, em todo o caso, um sistema digno de estudo atento.



Uma estação do Railplano

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

VIAGENS E TRANSPORTES

BEIRA ALTA

No próximo dia 1 de Janeiro começa a circular no Sud-Express a carruagem directa de Lisboa a Hendaia, o que representa uma importante melhoria de serviço para o público, que poderá aproveitar todas as vantagens que oferece o Sud-Express, por preços módicos.

Por esta forma acaba o incómodo transbordo em Medina del Campo que era feito de madrugada.

As referidas carruagens que farão o serviço directo, 3 das quais foram adquiridas pela Companhia da Beira Alta, e uma pela Companhia Portuguesa, são a última palavra no género: luxuosas e confortáveis, oferecem ao publico 16 lugares de 2.^a classe em 2 compartimentos, 9 de 1.^a classe em 2 compartimentos e 4 cabines com 8 camas perfeitamente iguais às das carruagens actuais do Sud-Express.

Por esta forma um passageiro de 2.^a classe, com bilhete ordinário, pagando a sobretaxa de velocidade que já hoje é cobrada nos combóios rápidos, e pagando um suplemento único de Esc. 20\$00 no percurso de Lisboa a V. Formoso inferior ao actual que é de Esc. 25\$00 (Salão Lisboa-Porto e restaurante na Beira Alta), partirá de Lisboa às 14,10 horas, chegando à fronteira espanhola às 21,10 horas, e à fronteira francesa às 10,40 horas; onde almoçará, partindo às 13,54 horas, para Paris, onde chegará às 23,45 horas.

No sentido inverso partirá de Paris às 8,40 horas, chegará à fronteira espanhola às 20,30 horas, donde partirá às 21,35 horas, na já referida carruagem directa portuguesa atrelada ao Sud-Express, chegando a Lisboa às 17,48 horas.

Quem utilizar o Sud-Express em todo o trajecto de Lisboa a Paris, chegará a esta cidade às 20,50 horas, em vez das 23,45 horas, e de lá partirá não às 8,40 horas, mas sim às 11,30 horas.

Utilizando as carruagens directas de que se trata, consegue-se também uma comoda viagem para Madrid.

Parte-se de Lisboa na carruagem directa atrelada ao Sud às 14,10 chegando-se a Medina às 2,20 horas, onde se muda para o combóio de Madrid que parte às 2,39 horas, e chega a capital espanhola às 7 horas.

Para o regresso dali, parte-se às 23,35 horas, vindo apanhar-se em Medina a carruagem directa atrelada ao Sud, que dali parte às 5,25 horas, chegando a Lisboa às 17,48 horas.

Serviço combinado com a firma Camilo Gonçalves Pereira com sede em Travancinha

A partir de 10 de Dezembro de 1935, será aberto ao público o Despacho Central de Ervedal da Beira, ligado com a estação de Oliveirinha, a cargo do sr.

Camilo Gonçalves Pereira, que já explora os Despachos Centrais de Oliveira do Hospital e Lagares da Beira; executando todo o serviço de passageiros, bagagens e mercadorias nas condições e preços da Tarifa de Camionagem e seu segundo Aditamento que entra em vigor na mesma data.

C. P.

Serviço combinado com a Empresa Mineira de Lena

O serviço de passageiros, bagagens, cães e mercadorias, animais e veículos em grande e pequena velocidade, procedentes de estações das linhas exploradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses ou de linhas anteriores, com destino às da linha de Martingança a Porto de Moz, ou vice-versa, passa a ser feito nas seguintes condições:

Passageiros, bagagens e cães

Os passageiros procedentes de estações da linha de Martingança a Porto de Moz que se destinem a estações das linhas exploradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses ou mais além, adquirirão bilhetes até à respectiva estação de transmissão (Martingança) devendo ali munir-se de novos bilhetes para a estação de destino, o mesmo sucedendo às bagagens e cães que terão de ser sujeitos a novo despacho na citada estação de transmissão.

No sentido inverso, o tráfego de passageiros, bagagens e cães, destinado á linha de Martingança a Porto de Moz, continuará a fazer-se nas condições actualmente em vigor, vendendo-se bilhetes e fazendo-se o despacho directamente até destino.

Mercadorias, animais e veículos em grande ou pequena velocidade

— As remessas de qualquer natureza, em grande ou pequena velocidade, procedentes de estações da linha de Martingança a Porto de Moz e destinadas a estações da rede explorada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses ou de outras linhas combinadas, deverão ser expedidas sempre em Portes a cobrar na estação de destino, desde a estação de transmissão acima indicada (Martingança), conforme desejo do expedidor.

— As remessas de qualquer natureza, em grande ou pequena velocidade, procedentes de estações da rede explorada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses ou de linhas anteriores e destinadas a estações da linha de Martingança a Porto de Moz, deverão ser expedidas em portes pagos á partida até destino ou até á estação de transmissão (Martingança), conforme desejo do expedidor.

Trâmuéis entre Lisboa e Sacavem

Os trâmuéis n.ºs 1411 e 1416 que segundo o horario em vigor seriam suprimidos em 31 do corrente, manter-se-ão em circulação até 31 de Janeiro do próximo ano de 1936.

VINTE E SETE MESES DE INSTANCIAS

Foi em 5 de Agosto de 1933 que se promulgou o D. n.º 22.951, *para valer como lei*, sem se revogar porém a legislação em contrário.

Foram suspensos os corpos gerentes da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal e substituídos por uma comissão administrativa nomeada pelo Governo, encarregada ao mesmo tempo de proceder a tão rigoroso e instante inquérito, que devia ir logo comunicando ao Ministério Público quaisquer irregularidades que encontrasse (art. 2.º, n.º 4).

Não se marcava prazo à duração dos poderes concedidos a essa Comissão, cujas funções cessariam somente quando tivesse regularizado a situação financeira da Companhia (art. 3.º).

Fixava o artigo 2.º n.º 1.º o prazo máximo de 6 meses para apresentação ao Governo de um projecto de convenção com os credores, o que implicava a prévia audiência destes.

Tal preceito está por cumprir, como nenhuma participação consta que tenha sido feita em 27 meses ao Ministério Público.

Como não foi revogada a legislação em contrário, vigoram e são aplicáveis ao caso: a lei especial que é o contrato de concessão e a lei de 1894 que regula a acção do Governo quando haja falência das Companhias de Caminhos de Ferro e estas estejam devedoras ao Estado. Nem à Companhia foi aberta falência nem os preceitos das leis citadas se coadunam com os do D. 22.951.

O que era gerência de uma Companhia tornou-se administração directa do Estado, perante o qual passaram a achar-se os credores e não perante uma empresa privada sujeita aos tribunais ordinários.

O art. 2.º n.º 2.º mandou preparar a reorganização da Companhia e a revisão das concessões para serem submetidas ao Governo e à assembléa geral.

O que tenha sido proposto ao Governo ignora-se. Assembléa geral, nunca mais foi convocada em 27 meses, como se não existissem accionistas, e estão por publicar os relatórios de 1933 e 1934, o primeiro dos quais deve abranger duas gerências distintas.

Foi proibida de reunir em 1933 a assembléa geral convocado antes do decreto, ao qual se deu assim efeito retroactivo. Não pode, apreciar uma proposta de financiamento que estava em negociações.

Novas ofertas houve, há meses, de financeiros ao Conselho de administração, que, suspenso e impedido de reunir a assembléa geral, expôs ao Governo as qases financeiras propostas, que permitiam o paga-

mento integral aos credores, a conclusão das obras mais urgentes e alguns melhoramentos. Aguardava, para dar seguimento concreto a essas sugestões, que o Governo lhes reconhecesse viabilidade. Aguarda resposta há quatro meses.

Um dos factores essenciais do desenvolvimento do tráfego, depois de unificada a largura da via e o material das diferentes linhas, era o acesso dos combóios suburbanos, desde a Póvoa e Guimarães, até o centro da cidade do Porto no cimo da nova Avenida, e a independência das linhas de Guimarães e do Minho no curto tróço de Trofa a Lousado, cuja construção em leito próprio fôra imposta à Companhia.

Com pouco dispêndio sé poderia abrir à exploração provisória o tróço da Boa Vista à Trindade, deixando-se para ulterior etapa a construção da estação definitiva terminal.

Não era encargo incomportável o tróço do Lousado à Trofa. Ficaria assim assegurada a liberdade de horários sem snjeições derivadas de circulação no tróço comum à via larga e à via estreita.

Nada se fez, como se houvesse o propósito de atrofiar a Companhia em vez de lhe proporcionar o considerável aumento do tráfego, que teria, seguramente, por efeito desses melhoramentos.

Há, portanto, 27 meses, isto é, 2 anos e 3 meses, que uma Comissão intrusa põe e dispõe da Companhia, oferece aos credores uma parcela mesquinha dos seus créditos, que todos ou quasi todos recusaram, recusa-se a pagar um suprimento feito por um administrador com a condição explícita de ser logo reembolsado, como o foi o Banco Ultramarino, havendo disparidade de procedimento em casos absolutamente idênticos de créditos privilegiados.

Deixa-se 27 meses sem solução o caso flagrante dos deficits da exploração da linha do Tâmega, que, por modo algum, deviam ser encargo da Companhia e de que a sua legítima administração se teria já libertado.

* * *

Objectar-me-ão: a que sem a insistência em recriações tantas vezes repetidas na longa série de artigos a tal propósito publicados mensalmente em *A Voz*, com a regularidade de fenómenos astronómicos?

Haveria meio seguro de lhes pôr termo: era fazer-lhes perder a razão de ser pelo termo posto a uma situação ilegal, nociva para a Companhia e para o prestígio do Estado, como para a economia regional.

Se é mal entendido amor próprio que se recusa a reconhecer e reparar o êrro cometido por influência de sugestões cavilosas, maior êrro é essa pertinácia.

Instando pelo que reclama o direito de terceiros, a justiça e o interesse público, julgo prestar um serviço, mostrando ao menos que êsses requisitos de boa administração não capitulam, nem prescrevem, perante um eclipse temporário da sua acção, por prolongado que seja.

FERNANDO DE SOUZA

SINDICATO DOS FERROVIÁRIOS

D O

SUL DE PORTUGAL

No domingo 17 de mês findo realizou-se na vila do Barreiro a inauguração do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal (pessoal do Movimento, Tração, Via e Obras e Serviços Regionais).

Representava o sr. Ministro das Obras Publicas o sr. engenheiro Raul da Costa Couvreur.

Compareceram o sr. capitão Francisco Luís Supico, governador civil do distrito de Setubal e os srs. engenheiro Higinio de Queiroz e Melo, da Federação Nacional para a Alegria no Trabalho; engenheiro Adriano Pimenta da Gama, Augusto da Costa e Eduardo Frias, assistentes do I. N. T. P.; coronel terocinado, Raul Esteves e capitão Mario Costa, representantes do Conselho de Administração da C. P.; engenheiro Luís Costa, dr. Fernandes Vaz, juiz do Tribunal de Trabalho; dr. Judice da Costa, delegado da I. N. T. P., no distrito de Setubal, etc.

Compareceram tambem representações, com os respectivos estandartes: Sindicato dos Ferroviários do Centro de Portugal, dos Caixeiros, dos Empregados Bancarios, dos Motoristas, dos Operarios Tipografos, dos Ajudantes de Farmacia, dos Tanoeiros de Lisboa, Porto e Almada, dos Operarios Mecanicos de Açucar, etc.

Os visitantes que haviam chegado ao Barreiro às 14,50 eram aguardados na «gare» marítima daquela estação pelo administrador do concelho, dr. Augusto Lima de Albuquerque; presidente e vogais da Camara Municipal, respectivamente, srs. Joaquim José Fernandes, João Inacio Nunes, Adelino Martins e José Joaquim Carvalho; tenente António Augusto Roque, comandante da Guarda Fiscal, do Barreiro; delegado marítimo, 2.º tenente António Mendes; pessoal dos caminhos de ferro, e pelas direcções, com estandartes, dos seguintes sindicatos nacionais: Descarregadores Marítimos e Corticeiros, do Barreiro; Operarios da Industria de Conservas, Construção Civil, Manipuladores de Pão, Estivadores Carregadores de Peixe e Descarregadores de Mar e Terra de Setubal.

Na «gare» estava tambem a direcção do novo Sindicato dos Ferroviários, composta pelo seu presidente e nosso amigo sr. Mateus Gregório da Cruz, e pelos srs. Domingos Medeiros Junior, te-

soureiro; José Fernandes Tavares, secretario; e Manuel Rodrigues e Alfredo José Gaspar, vogais.

A guarda de honra era feita pelas corporações dos Bombeiros Voluntarios dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, Corpo de Salvação Publica do Barreiro e Bombeiros da Companhia União Fabril, com a respectiva banda de musica etc.

Formou-se um cortejo que se dirigiu á sede do novo sindicato, situado na rua Miguel Bombarda. Ali, o sr. engenheiro Couvreur, representante do sr. ministro das Obras Publicas, recebeu da menina Natalia Dias Tavares, a chave com que procedeu á abertura da porta do edificio, acto que foi sublinhado com uma salva de palmas.

Numa breve sessão, sob a presidencia do sr. engenheiro Couvreur, que se fez secretariar pelos srs. engenheiro Botelho Neves e capitão Francisco Supico, foi lido pelo secretario do sindicato o auto da posse da sua primeira direcção, o qual foi assinado pelos empossados e pelas pessoas presentes.

O presidente, sr. Mateus Gregorio da Cruz, num breve discurso congratulou-se pela inauguração daquela casa de trabalhadores.

O sr. engenheiro Couvreur felicitou-se por lhe ser dado assistir a tão significativa cerimonia.

Em seguida, o mesmo senhor foi convidado a hastear a bandeira do sindicato.

Realizou-se depois uma sessão no Cine-teatro a que assistiu a maioria dos convidados, usando da palavra varios oradores.

Mateus Gregorio da Cruz referiu-se a várias necessidades da classe ferroviaria, como a preferencia de entrada nos diversos serviços dos caminhos de ferro para os filhos dos empregados e, particularmente, para os orfãos e pensionistas do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste e dos Orfanatos do Minho e Douro e da antiga rede. Afirmou tambem que do Govêrno muito seria para louvar a criação, no Barreiro, duma escola industrial e comercial, na qual se ministrasse a instrução profissional aos filhos dos trabalhadores. Ao Govêrno pediu ainda a revisão perfeita do diploma da Caixa de Reformas e Pensões do Estado, de modo a estabelecer a igualdade de direitos perante a lei.

Falou em seguida, o sr. João Pina Cortes, pre-

sidente do Sindicato Ferroviario do Centro de Portugal. Referiu a forma como surgiu a ideia da fundação do Sindidato do Sul e como acompanhou de perto as primeiras diligencias para que ela fôsse um facto. Destacou, no meio de aplausos da assistencia, a dedicação que pelo corporativismo mostraram os organizadores do novo sindicato, entre os quais especializou o sr. Mateus Gergorio da Cruz. Afirmou que a classe ferroviaria se encontra de facto disposta e habilitada a desempenhar o lugar a que tem direito no concerto das classes trabalhadoras portuguesas. A classe ferroviaria venceu todas as resistencias e, pouco a pouco, vai ingressando no movimento corporativo e nacionalista, como o mostra a representação suficientemente expressiva que, por meio dos seus sindicatos, possui já nas três zonas—norte,—centro e sul—do País.

As linhas do Sul e Sueste, disse, foram as mais visadas com finalidades revolucionárias de fins duvidosos e refalsadamente criminosos. Porém, o operariado em geral e os ferroviários em especial reconheceram, finalmente, que seguiam caminho errado. Espera hoje a classe resolver com ordem e absoluto espirito de colaboração, os seus magnos problemas, entre os quais cita a fusão das caixas de reformas e pensões e o problema da assistencia.

Falaram ainda vários oradores e finalmente o sr. engenheiro Couvreur, que presidia à sessão em nome do sr. ministro das Obras Públicas e Comunicações, cuja falta justificou, dirigindo as suas saudações aos Sindicatos ali presentes e à Direcção da C. P.

Depois da sessão foi servido no Instituto Ferroviário um «Porto d'Honra».

N. R. A falta de espaço com que lutamos força-nos a dar esta resumida noticia sobre tão importante melhoramento de que pedimos desculpa aos nossos leitores.

Ao sr. Mateus Gregório da Cruz os nossos agradecimentos pelo seu convite e felicitações sinceras pelos triunfos que alcançou com tão importante obra.

EXCURSÕES A PREÇOS REDUZIDOS

ao triangulo da turis.no e ao Estoril, com refeições nos hotéis da Estoril e Sintra

Nas estações de Cais do Sodrê ou Lisboa-Rossio estão á venda, diariamente, para estas excursões os bilhetes seguintes a preços reduzidos:

De Cais do Sodrê a Estoril-Sintra-Rossio, com direito a almoço no Estoril e jantar em Sintra ou vice-versa.

Por passageiro: 1.ª classe, 48\$00; 2.ª classe, 42\$00. Do Cais do Sodrê a Estoril e volta, com direito a almoço e jantar no Estoril.

Por passageiro: 1.ª classe, 45\$00; 2.ª classe, 39\$00. De Cais do Sodrê a Estoril e volta, com o direito a almoço ou jantar no Estoril.

Por passageiro: 1.ª classe, 30\$00; 2.ª classe, 25\$00.

LINHAS ESTRANGEIRAS

INGLATERRA Foi anunciado recentemente um vasto programa de reconstrução e melhoramentos dos caminhos de ferro britânicos. O projecto, que dará lugar a nma despesa de £ 30.000.000, deve ficar concluído, segundo se espera, dentro de cinco anos. Depois de negociações que levaram vários meses, as guatro grandes companhias de caminhos de ferro chegaram a um acôrdo com o Govêrno, pelo qual o Tesoiro garantirá o capital e os juros de um empréstimo, e o programa será pôsto em execução assim que o Parlamento tenha votado os poderes necessários.

A verda maior do programa é a reconstrução da Estação de Euston, em Londres, na qual se gastarão entre £ 5.000.000 e £ 8.000.000, conforme o plano adoptado. Os projectos propostos pelo caminho de ferro Great Western incluem a. construção de uma nova linha de St. Germans a Looe, no condado de Cornwall, o fornecimento de motores Diesel, instaladas em carros especiais, para o reboque de comboios locais, aumentos em diversas outras linhas, reconstrução e aumento de estações importantes e muitos outros melhoramentos. O caminho de ferro London, Midland and Scottish preparou planos para a electrificação de parte das suas linhas, a construção de 369 novas locomotivas a vapor e 270 carruagens novas, e a instalação de sinais iuminosos em vários pontos. Além da electrificação da linha de Manchester a Sheffield, o caminho de ferro London and North Eastern têm muitos melhoramentos em vists, incluindo a construção de 43 novas locomotivas a vapôr. O caminho de ferro Southern tem em vista um vasto projecto de electrificação, bem como melhoramentos em diversas estacões. Além da importância real que tem êste vasto projecto, sob o ponto de vista das comunicações ferroviárias, o estímulo que será santido, directa e indirectamente, em quási todas as indústrias, e o efeito que isso terá na quantidade de trabalho disponível para o operariado, são pontos da maior importância para a nação britânica.

Todas as pessoas que desejem estar ao corrente do movimento actual dos serviços ferroviarios, quere nacionais como estrangeiros, devem assinar a «GAZETA-DOS CAMINHOS DE FERRO», a única publicação da especialidade.

ECOS & COMENTÁRIOS

Por PLÍNIO BANHOS

A PROPÓSITO DE UM LIVRO

A certas pessoas para quem o desprezo é a melhor arma que se deve empregar, mas, há momentos em que o silêncio pode representar cobardia, demais para um açoreano que nunca se deve submeter ao silêncio para com pessoas que a sua cólera origine discrições disparatadas como a que vamos citar.

Já no número anterior desta Revista fizemos eco de tal personalidade que deve figurar, entre os açoreanos como uma figura desprezível, que, pretende classificar os filhos do Arquipélago dos Açores, de selvagens, piratas, indígenas da peor espécie, anormais, mornaçosos, etc.

O autor do livro «A Mornaça» foi um deportado que foi com residência fixa para as «ilhas rocosas», como êle lhes chama, e «caiu» em S. Jorge, ilha que «mais parece um pombal com enganador aspecto de limpa».

No dia em que êste cavalheiro ali chegou o mar conservou-se bravo a ponto de S. Ex.^a não poder desembarcar, fazendo-o mais tarde, onde entrou «entre duas filas de indígenas» e se dirigiu para um casarão que lhe chamavam hotel «causticante de bafio», etc.

Tenho a certeza que as autoridades não tinham conhecimento que o autor de «A Mornaça» ia desembarcar numa das «ilhas malditas», como êle as classifica, porque então, outro galo cantaria. Haveria música regimental à chegada, formatura geral com descargas do estilo, autoridades a cumprimentar o «Soba» que chegaria aos aposentos reais ou presidenciais, onde seria aguardado por um numeroso grupo de damas, mandadas fabricar em especial para S. Ex.^a que diz que nos Açores as mulheres, «arrogantes com seus caracóis feitos em papel e que parecem pegados à nuca com cuspo lhes dá uma vaga semelhança com os pássaros cubanos chamados cacatuas».

Não contente com esta série de babuzeiras imperdoáveis êste irracional diz que a mulher terceirense é tímida, hipócrita, de educação medieval, parecendo coligiais desastradas e a «sua falta de prática, ou a deformação estética, de que padecem os indígenas, arrasta-as a fazer um mau uso da pintura», etc.

O autor da infame publicação que se chama Ferro Alves diz que «o vinho de cheiro, que os indígenas bebem (os indígenas são os açoreanos) com sôfrega gulodice, contaminado pela mornaça — mornaça é um termo que o autor do livro adapta para poder classificar o açoreano de indolente — «quando consegue embriagar alguém, provoca-lhe em vez de arremetidas tumultuosas, umas lágrimas insulsas de puta comédia dramática». «Lauguido e pegajoso» — continua o selvagem — todo o açoreano possui um coração que dá menos pulsações por minuto, que o dos outros homens.

Enfim uma colecção de impruções e insultos cai em cima dos açoreanos que têm o dever de não esquecer o tamanho selvagem que albergaram e trataram como sempre costumam fazer aos que na mó de baixo se encontram.

Não quero fechar esta pequena crónica, sem que transcreva mais um pequeno parágrafo com que o infeliz mimosia os açoreanos: «Um fermento desalentador corre o açoreano assemelhando-o ao judeu chorão e hipócrita, estupidamente compungido, que soluça e geme o destino implacável, que o transforma em eterno vagabundo duma Pátria perdida».

Êste diabo faz-me lembrar o célebre Inácio de San-Tiago — também deportado — que escreveu aquelas infelizes crónicas no «Açoreano Oriental».

Quanto aos terceirenses, diz ainda êsse pedaço de homem que são estes ainda os ilheus que fazem algum barulho, que não praguejam, nem vociferam. «Limitam-se a saltar uns gritinhos aflautados, ou como dizem os espanhóis unos chillidos, para destrinçar as vozes, sonoras e ásperas dos homens, da chiadeira das mulheres históricas».

Ferro Alves, nome que os açoreanos jamais devem esquecer, clas-

sificando as mulheres micalenses de feias, «feições rudes e violáceas que têm os quadris notavelmente desenvolvidos «classifica-as de grosseiras «possuindo ranchos de filhos ramelosos e enfesados».

Por aqui fico no que diz respeito às apreciações estúpidas dum repugnante hóspede que os açoreanos albergaram durante longos meses.

Na parte respeitante a política que lhes respondam os companheiros açoreanos que com êle privaram durante aquela triste revolta.

O Dr. Guilherme de Moraes que lhe responde também, assim como as pessoas que êle acusa de miseráveis.

E, ao autor da «Mornaça» responder-lhe-ei pessoalmente à página 73, do seu livro em que diz:

«O açoreano não é patriota, nem a sua reduzida cultura mental lhe permite manter relações espirituais com a metrópole.»

CARLOS D'ORNELLAS

O KAISER EM LISBOA

O ano de 1905, ou seja há 50 anos, assinalou-se com a visita a Lisboa do Imperador da Alemanha Guilherme II.

O mês de Março desse ano foi de grande festa para Lisboa pois ao chegar o Imperador acabava de abandonar o nosso país a Rainha Alexandra.

À capital chegavam os combóios apinhados de gente que vinha assistir ás formidáveis festas em homenagem aos soberanos. As praças e as ruas por onde passaram os cortejos reais e os palácios reais, artisticamente decorados ofereciam um aspecto surpreendente e regorgitavam de gente para assistir ao deslumbrante espectáculo.

O objectivo da Rainha de Inglaterra foi pagar a visita da Rainha de Portugal e o do Imperador a visita que D. Carlos lhe fizera em 1895.

Os portugueses souberam receber os soberanos, e, na Sociedade de Geografia o Kaiser agradeceu aos membros dessa instituição as homenagens que havia recebido e disse sentir-se feliz em travar conhecimento com êste centro intelectual, guarda fiel das obras que os vossos grandes homens, inspirando-se no génio de Henrique o Navegador, precusores do tempo moderno pelas suas ideias de conquista pacífica e científica, levaram a cabo guarda ao mesmo tempo das grandes tradições em que brilharam nomes como Bartolomeu Dias, Vasco da Gama, Fernão de Magalhães, Almeida, Afonso de Albuquerque, Serpa Pinto, Capêlo e tantos outros.

O Imperador acrescentou ainda a sua satisfação e felicidade por estar ligado no terreno das empresas coloniais por importantes interesses comuns.

Acrescentou ainda:

«Nos fins do último século as nações europeias estabeleceram os limites dos seus territórios e das suas esferas de influência no continente africano, por solenes tratados. Foi assim que a Alemanha e Portugal se tornaram vizinhos a Este e a Oeste do continente negro.

Sinto particular satisfação em declarar aqui, em presença de Sua Magestade o augusto soberano do vosso belo país, e do seu govêrno, deante desta ilustre assembléa, que tanto numa das costas como na outra da Africa, temos vivido como vizinhos liais e bons amigos. Tenho a firme convicção que cada um de nós, á força de trabalho e de perseverança, conseguirá manter a paz, a tranquillidade e a ordem no seu território, e levar a bom fim a nobre missão civilizadora que empreendemos.

Se alguma vez as exigências da nossa vizinhança do comércio e das relações de tóda a espécie, reclamarem um acôrdo ulterior, podem estar certos de encontrar em mim a melhor vontade e um espírito que saberá conciliar todos os interesses.

Deixo-os meus senhores, exprimindo novamente o meu vivo reconhecimento e ao mesmo tempo a esperança de que as possessões de Portugal em outros continentes, sob o sábio

reinado do vosso augusto soberano e sob a inteligente direcção do vosso governo, continuarão no caminho do progresso e da civilização e chegarão ao mesmo gráu de prosperidade, que o magnífico país onde tenho a felicidade de me encontrar neste momento e ao qual a Divina Providência visivelmente prodigalizou os seus benefícios».

JORNAIS

TEM havido certos debates a propósito do jornal mais antigo no mundo, não sendo fácil até hoje chegar a uma conclusão.

A *Gazeta de Pekim*, afirmam os chinezes que se publica há mil anos por onde passaram já uns vinte directores que foram decapitados por vários e insignificantes delitos de imprensa.

A propósito de jornais notamos uma interessante estatística da tiragem dos jornais diários que se resume no seguinte:

Daily Herald, 2.000.000; *Daily Express*, 1.800.000; *Daily Mail*, 1.780.000; *News Chronicle*, 1.360.000; *Daily Mirror*, 1.070.000; *Daily Sketch*, 1.020.000; *Daily Telegraph*, 400.000; *The Times*, 180.000; *Morning Post*, 150.000.

A tiragem diária de todos estes jornais soma 9.560.000 números, que corresponde a um exemplar por cada 5 habitantes da Gran-Bretanha.

O último número do boletim profissional de economia alemã publicou uma estatística onde aparece o número de tiragens dos diversos diários alemães que circularam durante o 3.º trimestre de 1954. Figuram nêse apenas os jornais que saem pelo menos uma vez por semana e que, segundo o critério da Câmara da Imprensa do Reich podem ser classificados como diários pelo Imprensa alemã, não se levando em conta as revistas, as folhas ilustradas etc..

De 2.625 jornais independentes.

849 (32,4%) têm uma tiragem que atinge até 1.000 exemplares.

950 (36,5%) têm uma tiragem que atinge até 5.000 exemplares.

72 (2,8%) têm uma tiragem que atinge até 60.000 exemplares.

Apenas 41 jornais, isto é, 1,6%, são impressos em maior quantidade. A grande participação dos diários médicos e menores na cifra total (87,7% têm uma tiragem inferior a 8 mil exemplares) comparada com a dos países anglo-saxões, é notada especialmente na Alemanha. Pela cifra das tiragens o conselho comercial calcula que cabe a cada casa de família — segundo os cálculos recentes há na Alemanha 17,7 milhões de administrações domésticas — 1,04 jornais.

Comparando estas tiragens com as dos jornais portugueses, claro que relativamente, nós não temos o povo educado á leitura provando-se claramente a incultura portuguesa o que é para lamentar.

SUBSÍDIOS DOS DEPUTADOS

É curioso notar quanto ganhavam em 1906 os deputados das diversas nações.

Por exemplo na Austria 21 fr. por dia durante as sessões, e viagens pagas; Hungria, 5000 fr. por ano e 1650 fr. para renda de casas; Baviera, 12,50 fr. por dia, durante as sessões. Passes do caminho de ferro; Bélgica, 4.000 fr. por ano. Passes no caminho de ferro; Bulgária, 20 fr. por dia durante as sessões. Uma viagem gratuita; Dinamarca, 13,75 fr. por dia durante as sessões. Passes em caminho de ferro; França, 9.000 fr. por ano. Passes em caminho de ferro, do Estado e um auxílio de 10 fr. por mez para as outras rêdes; Alemanha, 3.750 fr. por ano. Passes em caminho de ferro; Grécia, 1.800 fr. por ano. Viagens pagas; Itália, sem subsídio. Viagens pagas; Holanda, 4.150 fr. por ano. Uma viagem gratuita; Noruega, 16,25 fr.

por dia durante as sessões. Uma viagem; médico e funeral de graça; Portugal, E' preciso arranjar-se engenhosas comissões para ter viagem de graça nos caminhos de ferro do Estado. Não há subsídios, excepto em determinados casos, para deputados que venham das colónias; Roumania, 20 fr. por dia durante as sessões. Viagens gratuitas; Rússia, 26,65 fr. por dia durante as sessões. Uma viagem de graça; Sérvia, 15 fr. por dia durante as sessões. Uma viagem de graça; Espanha, passagem no caminho de ferro a preços reduzidos; Suécia, 1.650 fr. por ano. Uma viagem gratuita; Suíça, 20 fr. por dia durante as sessões. Uma viagem gratuita; Estados Unidos, 25.000 fr. por ano. Viagem de graça, 625 fr. para despesas de expediente.

CANAL EM PROJECTO

O México projecta a construção de um canal importante para a travessia da provincia de Flórida, que faz a ligação com o golfo do México.

Os americanos consideram esta obra de verdadeira importância para a sua navegação e ainda superior á do canal do Panamá.

Os engenheiros dos Estados Unidos calcularam que o custo total do projecto não ultrapassará a importante soma de 150 milhões de dolares, tendo já sido destinados cinco milhões para os trabalhos preliminares.

As cidades do Sul não estão contentes com este novo melhoramento pois os prejuizos que sofrem com a sua execução, são enormes. Apesar disso as obras foram já iniciadas e devem estar concluídas dentro de alguns anos.

REGIMENTOS DE MILÍCIAS

NOS princípios do século passado possuía Portugal quarenta e oito regimentos de milícias, rescaldo das tropas da guerra peninsular, compostos por proprietários ou filhos de proprietários, desde a idade dos 18 aos 40 anos. Só porém, eram isentos de enfileirar nestas unidades os empregados civis, lentes e mestres da instrução pública, estudantes de Coimbra, médicos, cirurgiões, um certo número de operários por fábrica.

Os componentes de milícias formavam uma vez por mês para exercícios militares e quando faziam serviço recebiam meio soldo de linha ou seja metade do que as praças do serviço effectivo.

Os officiaes eram escolhidos de entre os mais ricos proprietarios do distrito, á excepção dos majores e ajudantes, que eram, aqueles capitães e estes subalternos do exército, que vinham em comissão para os milícias.

O corpo de inspector geral dos regimentos de milícias era confiado a um general que tinha dois sub-inspectores ajudantes, um pelo Minho e outro por Traz-os-Montes.

As terras que possuam estas unidades, com o mesmo effectivo em praças que os de linha, eram os seguintes:

Lisboa, 4 regimentos; Torres Vedras, Santarém, Tomar, Louzã, Setubal, Alcácer, Leiria, Soure, Beja, Evora, Vila Viçosa, Portalegre, Legos, Tavira, C. Branco, Idanha, Covilhã, Vizeu, Tondela, Lamego, Arouca, Trancoso, Guarda, Arganil, Coimbra, Figueira O. Azemeis, Feira, Porto, Maia, Penafiel, C. Basto, Guimarães, Vila do Conde, Braga, Barcelos, Barca, Viana, Arcos, Vila Real, Chaves, Bragança e Miranda um por cada.

Havia ainda as «ordenanças», donde saíam os soldados para a primeira linha, compostos por todos os portugueses que não pertenciam á 1.ª ou 2.ª linha e que não eram empregados públicos desde os 16 anos até aos 60, que eram obrigados a alistar-se.

Estes corpos foram criados no reinado de D. João IV em 1614, sendo dissolvidos pela constituição de 1820 e restaurados em 1825.

Novamente foram suprimidos em 1826 e reorganizados em 1854, com maior ordem e disciplina.

FUNERAIS EXÓTICOS

UM lugar bem aprazível, muito procurado pelos lisboetas para passar os três mezes de verão e que dista a vinte e três quilómetros da capital tinha obrigação de ter entrada as portas da civilização, isto no que diz respeito a funerais porque no resto desconho que não há possibilidade antes de dois ou três seculos.

Mas vamos ao caso :

Nesse lugar usam fazer uns ridiculos enterros que de pasmo deixam ficar quem presencia as exoticas praxes populares que embora «cada terra com seu uso, cada roca com seu fuso», o ridiculo cobre-nos de vergonha com tanta estupidez.

Por exemplo se o morto se conservou solteiro, leva a cobrir-lhe o rosto um véu, chamado volante, e na cabeça uma grinalda de rosas; se é uma rapariga leva umas fitas, e no caixão uns confeitos (naturalmente para se entreter durante a viagem); os casados levam só o volante preto; os viúvos levam no caixão o chapéu cosido às calças (para não fugir ao vento).

Há tempos morreu uma rapariga que acabara de cazar, e esta desgraçada pouco faltou para levar a mobilia de quarto dentro do caixão. Foi a morta de pele de raposa no pescoço.

Quando passa o enterro em qualquer lugar, a caminho do cemiterio, o caixão é aberto ao público.

Não é preciso dizer mais!...

AS MULHERES E A «COQUETTERIE»

AS turcas não podem uzar ondulações permanentes nem indesejáveis por lhes ser absolutamente proibido pelo ministério de Higiene da Turquia, que ordenou a apreensão de todos os aparelhos utilizados pelos cabeleiros, alegando que estes objectos ocasionavam frequentes feridas no coiro cabeludo e perturbações cerebrais.

O dr. Esser, holandez, tentou agora criar em Madrid um instituto internacional de beleza com o fim de embelezar as mulheres.

Quer dizer que qualquer «calhambeque» pode vir a ser formosa desde que se sujeite a fazer algumas operações que podem resumir-se nuns simples golpes atrás das orelhas para puxar a pele e fazer desaparecer as rugas ou mesmo tirar o nariz, se este fôr de grandes dimensões ou abataado, substituindo-o por outro de qualquer morto desde, que seja elegante.

O dr. Esser podia muito bem aproveitar o Camarão para com luvas de 7 onças preparar os narises às senhoras.

O governo hespanhol vai estudar se deve ou não autorisar o medico holandez a montar o novo instituto.

Finalizamos esta nota com o caso curioso que acaba de passar-se em Nova York que é protagonista Eva Coo, condenada à morte por ter assassinado uma mulher de apelido Gimpy para receber um seguro de vida.

Eva Coo ao sentar-se na cadeira electrica, como «ultima vontade» mandou chamar a «manicure» e uma cabeleireira que lhe fez uma ondulação permanente. Por fim pôs «baton» nos lábios e pó de arroz na cara. Quando se sentou na cadeira electrica desmaiou falecendo de seguida.

LARGO MENDONÇA E COSTA

MERECEU a atenção do Municipio de Lisboa o eco que nesta mesma secção publicamos, no nosso ultimo numero, a propósito do estado deploravel em que se encontrava o Largo Mendonça e Costa.

Sabemos que todo o entulho que ali se encontrava foi removido e que o largo se encontra actualmente limpo e higienico.

Bom seria agora que a Camara aproveitasse esta oportunidade para mandar colocar uns candieiros de modelo identico

aos que se encontram nas ruas da baixa e ordenasse o ajardinamento da placa central, dando ao referido largo um aspecto mais vistoso e alegre, mandando tambem empedrar os passeios laterais.

E assim, concluiria o Municipio de Lisboa uma obra, homenejando quem tanto pugnou pelo desenvolvimento do turismo em Portugal que foi Mendonça e Costa.

LIGA DOS COMBATENTES

SURTIU na imprensa diára, há já alguns mezes, uma noticia a propósito da revisão dos estatutos da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, e, recortamos o seguinte:

Pelas pastas da Guerra, Marinha e Colónias vai ser publicada a seguinte portaria:

«Tornando-se necessário e urgente proceder à revisão dos estatutos da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, aprovados por portaria n.º 3.883, de 29 de Janeiro de 1924, estatutos que estão suspensos, na parte respeitante a assembleias gerais e eleições de corpos gerentes, por virtude do disposto na portaria n.º 7.826, de 18 de Maio de 1934; manda o Governo da Republica Portuguesa, pelos Ministros da Guerra, Marinha e Colónias, a uma Comissão Central Administrativa da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, a que se refere o n.º 2.º desta ultima portaria, seja encarregada de proceder à revisão dos estatutos da Liga dos Combatentes da Grande Guerra na parte respeitante a assembleias gerais e eleições de corpos gerentes, e bem assim em todas aquelas em que fôr julgado conveniente introduzirem-se alterações».

Outras noticias teem sido publicadas a propósito da mesma agremiação, mas, nada de novo.

Ainda nos não consta que se tenham tratado dos assuntos necessários e urgentes para bom exito da tão importante agremiação.

IR BUSCAR LÃ:

DE uma revista inglesa recortamos a curiosa noticia que se segue:

«Certo banqueiro, ardorosamente enamorado por uma atriz resolveu casar com ela. Como, porém, «o seguro morreu de velho», e a paixão que o abrazava não lhe houvesse tolhado de todo o sentido pratico da vida, decidiu informar-se do porte da sua noiva.

Recorreu para isso a uma agencias de informações, que lhe mandou o resultado das pesquisas, traduzidas no seguinte relatório: «Esta jovem senhora disfrutava até aos ultimos tempos de excelente reputação e só maninha relações escolhidas.

— Todavia, há algumas semanas, teem-na visto com um banqueiro de reputação duvidosa».

Calcule-se a cara do banqueiro quando recebeu a informação. A noiva se tivesse conhecido dela, é que deveria ficar desapontada e, destituiria do casamento. Chama-se a isto ir buscar lã e ficar tosquiado».

OFERTA AOS NOSSOS ASSINANTES

A todos os assinantes da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» que tenham em dia os recibos respeitantes à assinatura, oferece a Administração desta Revista um exemplar do interessante livro da autoria do Dr. Manuel Vellozo d'Armelim Junior intitulado «A Vida e a Obra do General da Divisão José Estevão de Moraes Sarmento», comunicação feita pelo falecido jurisculto à Academia das Ciências de Lisboa em Outubro de 1933.

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Divisão dos Serviços Gerais

Secção do Cadastro do Pessoal e Arquivo Geral

Por termo de 29 de Outubro do corrente ano, visado pelo Tribunal de Contas em 11 do mês em decurso: Manuel de Sárrea Mascarenhas Gaivão, engenheiro civil — contratado para prestar serviço da sua especialidade nesta Direcção Geral, nos termos do artigo 34.º da reorganização anexa ao decreto n.º 13:510, de 12 de Abril de 1927, ficando com direito a perceber os vencimentos correspondentes a inspector de construção. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Por despacho de 15 de Novembro:

Raúl Mesnier de Pousard, desenhador, adido dos Caminhos de Ferro do Estado — concedidos dezanove dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, para a gozar em data e localidade a indicar previamente.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 15 de Novembro de 1955. — O Director Geral, *Júlio José dos Santos*.

Por portaria de 6 de corrente:

Demitido de servente dos Caminhos de Ferro de Estado o adido Manuel Alves da Mota, por se ter recusado a tomar posse do lugar de servente dos Hospitais Civis de Lisboa, onde havia sido colocado, como assalariado, por alvará dos mesmos Hospitais de 7 de Agosto último, publicado no Diário do Governo n.º 191, 2.ª série, de 17 do mesmo mês.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 8 de Novembro de 1955. — Pelo Director Geral, *José Gromwell Camossa Pinto*.

Divisão de exploração

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aviso ao público sobre bilhetes especiais de ida e volta a preços reduzidos, em 3.ª classe, para as feiras de Ribeiradão (Barreiro), Oliveira de Frades, Vouzela, S. Pedro do Sul e Vizeu, o qual substitue os avisos A. n.º 62, de 20 de Setembro de 1950, A. n.º 65, de 8 de Maio de 1951, e A. n.º 84, de 1 de Julho de 1953, proposto pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, concessionária da linha do Vale do Vouga.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 6 de Novembro de 1955. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de 3.º aditamento ao aviso ao público A. n.º 80, de 15 de Março de 1955, relativamente à abertura à exploração do novo apeadeiro de Carvahada, situado ao quilómetro 64, 800 da linha de Espinho a Vizeu, entre os apeadeiros de Carvoeira e Poço de Santiago.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 6 de Novembro de 1955. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o 39.º aditamento à classificação geral de mercadorias (pequena velocidade), proposto pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, concessionária da linha do Vale do Vouga.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 6 de Novembro de 1955. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de 37.º aditamento à classificação geral de mercadorias (pequena velocidade), estabelecendo o mínimo de 500 quilogramas para o transporte de vinho de pasto em vasilhame simples de madeira ou de ferro, ou em odres ou vagões cubas cisterna, proposto pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, concessionária da linha do Vale do Vouga.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 6 de Novembro de 1955. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de 2.º aditamento ao aviso ao público A. n.º 80, de 15 de Março de 1955, relativamente à abertura à exploração do novo apeadeiro de Sanfins, situado ao quilómetro 18,900 da linha de Espinho a Vizeu, entre o apeadeiro de Cavaco e a estação de Vila da Feira, proposto pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, concessionária da linha do Vale do Vouga.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 6 de Novembro de 1955. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade, aplicando às remessas de gado a transportar na rede própria a lotação por piso estabelecido para a via larga, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 6 de Novembro de 1955. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias de pequena velocidade, sobre os transportes de emulsão betuminosa para reparação de estradas e hortaliças não designadas, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 6 de Novembro de 1955. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aditamento à classificação geral

de mercadorias de pequena velocidade sobre o transporte de material oleícola, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 6 de Novembro de 1935. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja autorizada a redução de 10 para 6 toneladas da carga mínima de vagão para o transporte de amêndoa comum com casca, a aplicar na rede própria da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 6 de Novembro de 1935. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, autorizar a redução de 5 para 4 toneladas do mínimo de carregamento de vagão completo, ou pagando como tal, para o transporte de carvão vegetal a granel na rede própria da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 6 de Novembro de 1935. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a direcção Geral de Caminhos de Ferro, aprovar a conta da garantia de juro da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao 2.º semestre do ano económico de 1934-1935 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1935), e que a mesma Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 50.218\$40, como liquidação do reembolso relativo ao mencionado semestre.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 6 de Novembro de 1935. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Divisão Fiscal de Via e Obras

Despacho

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de um pontão metálico destinado a substituir os tabuleiros do pontão situado ao quilómetro 22.057,08 da linha de leste, conforme está indicado nos desenhos n.ºs 10:543 e 10:583, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 16 de Novembro de 1935. Pelo Engenheiro Director Geral, *R. Monteiro*.

MINISTERIO DAS FINANÇAS

Inspeção de Seguros

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Finanças, de harmonia com o parecer favorável da Inspeção de Seguros, autorizar a Companhia Europeia de Seguros de Mercadorias e de Bagagens, sociedade anónima de responsabilidade limitada, com sede em Lisboa, a usar uma nova apólice de acidente individuais denominada seguro de passageiros, em conformidade com os documentos que apresentam e ficam arquivados na Repartição do Expediente da referida Inspeção de Seguros.

Ministério das Finanças, 15 de Novembro de 1935. —

Pelo Ministro das Finanças, *João Pinto da Costa Leite*, Sub-Secretário de Estado das Finanças.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Finanças, de harmonia com o parecer favorável da Inspeção de Seguros, autorizar a Sociedade Portuguesa de Seguros a levantar na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Providência 500 obrigações do empréstimo de 4½ por cento, ouro, 1912 (Caminhos de Ferro), a sair dos depósitos n.ºs 45:658 e 51:718.

Ministério das Finanças, 18 de Novembro de 1935. — Pelo Ministro das Finanças, *João Pinto da Costa Leite*, Sub-Secretário de Estado das Finanças.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Comando Geral da Armada

3.ª Repartição

Raúl Bruno de Sousa, comerciante estabelecido na Figueira da Foz, requereu concessão para explorar um depósito de carvão localizado por forma a poder fornecer a navegação.

Atendendo a que foram apresentados documentos suficientes para provar a nacionalidade portuguesa e satisfazer assim às disposições do decreto de 27 de Dezembro de 1911;

Atendendo a que a Junta Autónoma do porto e barra da Figueira da Foz ainda não tem fixada a localização definitiva de depósitos de combustíveis, e que nessas condições os actuais depósitos, constituídos em terraplenos do porto, foram autorizados a título precário e são de carácter provisório;

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Marinha, conceder ao cidadão português Raúl Bruno de Sousa, comerciante, estabelecido na Figueira da Foz, autorização para explorar o depósito de carvão:

a) Constituído em terrapleno da margem norte do rio Mondego, em frente dos armazéns da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta;

b) Confrontando pelo norte com a linha de desvio da referida Companhia de Caminhos de Ferro, pelo sul com o cais acostável, por leste com o terreno destinado a depósito de carvão pertencente a Joaquim Águas Ferreira dos Santos, por oeste com o terreno destinado a depósito de carvão pertencente à Companhia Geral de Combustíveis;

c) Medindo 18 metros de largura, na direcção leste-oeste, por 25 metros de comprimento, na direcção norte-sul;

d) Desprovido de vedação, enquanto não forem definitivamente localizados os depósitos de combustíveis pela Junta Autónoma do porto e barra da Figueira da Foz.

A presente portaria caducará quando haja alteração aos termos da presente concessão ou deixarem de ser atendidas as disposições legais aplicáveis.

Nos termos do decreto de 27 de Dezembro de 1911, deverá esta portaria ser transcrita em escritura pública, elaborada por forma a provar que o concessionário dela tomou inteiro conhecimento, e declarou obrigar-se a cumprir as disposições do decreto de 27 de Dezembro de 1911 e demais legislação, que esteja ou venha a estar em vigor, respeitante a depósitos de carvão para fornecimento a navios.

Ministério da Marinha, 18 de Novembro de 1935. — O Ministro da Marinha, *Aníbal de Mesquita Guimarães*.

Joaquim Águas Ferreira dos Santos, residente na Figueira da Foz, requereu concessão para explorar um depósito de carvão, que possui naquela cidade, que pela sua localização poderá reabastecer navios.

Atendendo a que do processo consta documentação suficiente para provar a nacionalidade portuguesa do requerente;

Atendendo a que a Junta de Autonomia do porto e barra da Figueira da Foz informa não ter ainda definitivamente pro-

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Dezembro de 1895

Linhas Portuguezas

O Sud-express. — A companhia dos wagons-leitos tem continuado as combinações para a melhoria do serviço d'este comboio.

O material será melhorado (e já o foi, substituindo-se a carruagem restaurante) adoptando-se, entre Medina e Lisboa, vehiculos eguaes aos que fazem serviço além d'aquella estação.

Parece que desde 15 de dezembro a chegada dos combois a Lisboa será ás 10 1/2 da manhã, seguindo para isso directos sem a actual demora em Medina, que ficará reduzida a 20 minutos.

Para o proximo anno o horario será alterado, sendo a partida de Lisboa pelas 6 horas da tarde e a chegada a Paris pelas 10 1/2 da manhã.

Loanda a Ambaca. — Diz um correspondente de Loanda para o *Comércio do Porto*:

«Consta-nos que em janeiro do proximo anno se abre uma nova estação do caminho de ferro, 8 kilometros acima da ultima estação, que é a de Queta, no kilometro 300. O sítio onde vai abrir-se a nova estação denomina-se Bábá e não Bába como muita gente lhe chama.

«A companhia está marcando umas pequenas variantes de Bábá até á Possa, que têm por fim reduzir os movimentos de terra. Está estudando tambem de Bábá para cima a collocação ou por outra a substituição dos aterros altos mas pouco extensos por viaductos metallicos, montados em columnas a helice.

«Affirmam-nos que, com estas modificações, realiza a companhia uma enorme economia superior a 200.000\$000 réis».

jectado qual o local a destinar a depósitos de combustiveis, e que, nes a condição, deverá considerar-se precária a localizaçào dos actuais depósitos:

Manda o Góvêrno da República Portuguesa, pelo Ministro da Marinha, conceder ao cidadão Joaquim Águas Ferreira dos Santos, residente na Figueira da Foz, autorizaçào para explorar o depósito de carvão:

a) Situado na margem norte do rio Mondego, em frente dos armazéns da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta;

b) Confrontando pelo norte com a linha de desvio daquela Companhia, pelo sul com o cais acostável, por leste com terreno livre, por oeste com o terreno destinado a depósito de carvão pertencente a Raúl Bruno de Sousa;

c) Medindo 8 metros de largura, na direcção leste-oeste, por 25 metros de comprimento na direcção norte-sul;

d) Desprovido de qualquer vedação, por a Junta Autónoma do porto e barra da Figueira da Foz considerar as actuais instalações de carácter provisório e precário.

A presente portaria calulará, quando haja alteraçào aos termos da presente concessão, ou deixarem de ser atendidas as disposições legais applicáveis.

Nos termos do decreto de 27 de Dezembro de 1911, deverá esta portaria ser transcrita em escritura pública, elaborada por forma a provar que o concessionário dela tomou inteiro conhecimento e declarou obrigar-se a cumprir as disposições do decreto de 27 de Dezembro de 1911 e demais legislaçào, que esteja ou venha a estar em vigor, respeitante a depósitos de carvão para fornecimento a navios.

Ministério da Marinha, 18 de Novembro de 1955.—O Ministro da Marinha, *Anibal de Mesquita Guimarães*.

Município-Bibliotheca. — A companhia do ascensor Município-Bibliotheca requereu para imittir, 20:000\$000 réis em obrigações.

O sr. ministro das obras publicas mandou já ouvir a procuradoria geral da corôa sôbre o assumpto

Tremvias de Lisboa. — A Companhia Carris, com o fim de evitar o transbordo na rampa de Santos aos passageiros que vão ou veem pela linha da Pampulha, vai construir via estreita em todo o percurso até á Avenida.

D'esta fórma os carros da via estreita só não circularão entre Algés e o Caminho de Ferro, pelo Aterro, unica linha que fica na antiga bitola.

Beira. — Está já concluido o estudo do caminho de ferro da Beira a Serra, mandado fazer pela companhia de Moçambique.

Esta linha pôde ser de uma grande importancia por servir uma região fertil e ir aproveitar a uma parte da Zambesia.

Segundo nos consta, o traçado projectado não vae a Serra, mas a Lamdama, nova povoaçào na margem esquerda de Zambeze. Tem aproximadamente a extensào de 236 kilometros.

Sul de Angola. — De Angola dizem que a comissào de estudos dos caminhos de ferro do sul d'aquella provincia, tendo chegado a Benguela no dia 5 de outubro, ia proceder ao reconhecimento á vista primeiro entre Mossamedes e a Serra da Chelu, e depois entre Quillengues e a bahia dos Elephantes, seguindo-se afinal o reconhecimento de Caconda.

Beira-Baixa. — Em consequencia da interrupção da circulaçào entre Belmonte e Benespêra há transbordo de passageiros n'este ponto e as expedições que tenham de passar para além d'elle só se aceitam com reserva pelos prazos de transporte.

Os operarios da Companhia Real. — A comissào administrativa attendeu ao pedido dos operarios carpinteiros que ficaram sem as suas ferramentas no incendio, e mandou que lhe sejam fornecidas ferramentas novas.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Venda de sucatas de ferro e aço

Esta Companhia tem para vender na sua estação de Figueira da Foz, os seguintes lotes de sucatas de Ferro e aço, cujos pêsos são indicados approxadamente:

Sucata miúda de ferro forjado 51.000 kg.; sucata grossa e miúda de ferro forjado 30.000 kg.; sucata de aço de molas 3.000 kg.; sucata de centros de rodas 10.000 kg.; sucata de eixos 3.000 kg.; sucatas de aros de rodas 7.000 kg.; sucata de carris (bocados de 0,50 a 2 metros) 15.000 kg.

Recebem-se propostas até ao dia 7 de Dezembro p. futuro, dirigidas à Direcção da Exploraçào em Figueira da Foz, encerradas em 2 envelopes, o segundo dos quais deve dizer: proposta para o concurso de sucatas.

As propostas devem indicar o preço oferecido por cada lote, ficando a Companhia com o direito de fazer a venda de todos os lotes em conjunto ou em separado, e ainda com o de adiar a venda se os preços oferecidos lhe não convierem.

Devem tambem as propostas mencionar a data até à qual são mantidas.

No caso de aceitaçào de alguma proposta, o proponente d'positará 50% do valor da venda, logo que para isso seja avisado.

Figueira da Foz, 21 de Novembro de 1955.

O Engenheiro Director da Exploraçào

Fernando d'Arruda

IMPRESSA

DR. ARMELIM JÚNIOR

A propósito da morte do nosso saudoso colaborador e amigo Dr. Manuel Velozo de Armelim Júnior, e do artigo que sôbre o distinto juriconsulto publicámos, no nosso número de 16 de Outubro do corrente, transcreve o diário *As Novidades*, brilhantemente dirigido pelo Dr. Tomaz Gambôa, grande amigo do Dr. Armelim, alguns trechos do referido artigo da autoria do nosso director Carlos d'Ornellas.

As palavras amáveis e emerecidas que nos dirige, os nossos reconhecidos agradecimentos.

« A VOZ »

É dêste importante diário e da autoria do nosso director engenheiro Fernando de Sousa o artigo que neste número publicamos com o título « Vinte e sete meses de instâncias ».

CAMINHOS DE FERRO

Aprovação de avisos ao público

O sr. ministro das Obras Públicas aprovou os projectos e aditamentos de avisos ao público sôbre bilhetes especiais de ida e volta, a preços reduzidos, em 3.ª Classe, para as feiras de Ribeiradio (Zarreiro), Oliveira de Frades, Vouzela, S. Pedro do Sul e Vizeu; respeitante à abertura do novo apeadeiro de Carvalhada, na linha de Espinho a Vizeu à exploração; sôbre a classificação geral de mercadorias (pequena velocidade), estabelecendo o mínimo de 500 quilogramas para o transporte de vinhos de pasto, em vazilhame simples, de madeira ou de ferro, ou em ôdres ou vagões-cubas cisterna; relativo à abertura à exploração do novo apeadeiro de Sanfins; autorizando a redução de 10 para 6 toneladas da carga mínima de vagão, para o transporte de amendoa cumum, em casca, a aplicar na rede própria da Companhia Natiozal de Caminhos de Ferro, e de 5 para 4 toneladas do mínimo de carregamento de vagão completo, ou pagando como tal, para o transporte de carvão vegetal a granel, na mesma rede.

**Visado pela
Comissão de Censura**

Todo o turista não deve viajar sem possuir o «Manual do Viajante em Portugal»
A' venda em tôdas as livrarias do País e na Rua da Horta Sêca, 7-1.º — Preço 25\$00

HEMORROIDAL VARIZES—FLÉBITES Ridelines Pills

dos Laboratórios ARNAUD, de Paris
Autorizado pela Direcção Geral de Saude

O PRODUCTO QUE FALTAVA SOB ESTA FORMA
E COM ÊSTE VALOR

Suprime as pomadas, supositórios, banhos, etc.
que são apenas paliativos

Acção rápida e segura, nas HEMORRAGIAS, DORES
e PRURIDOS Reducção e desaparecimento
das HEMORROIDAS

À VENDA NAS FARMÁCIAS:

TEIXEIRA LOPES & C.ª, Rua do Ouro, 154 — ESTÁCIO, Rocio
AVELAR, Rua Augusta, 225 — LIBERAL, Av. da Liberdade, 215

E NAS BOAS FARMÁCIAS

Representante exclusivo em Portugal

E. NEUVILLE DA CONCEIÇÃO, Limitada
Rua da Magdalena, 46, 2.º LISBOA

TELEFONE 2 3572

SE V. EX.ª APRECIA BOM
CAFÉ PREFIRA O DA

ESPECIALIDADES
CHÁ E CAFÉ



Confeitaria, Mercearia
fina, Carne sêca, línguas do Rio Grande do Sul, Feijão Preto, Vinhos finos, Champagnes e Licores

SECCÃO
DE MERCEARIA
GROSSA

Depósito de bacalhau e do afamado Prezunto de Castro Daire, Fumeiro especial de confiança, Vinhos e Azeites das melhores procedências

ENTREGA NO DOMICILIO

Pôrto-VAMAR

Vinhos AUTÊNTICOS do Pôrto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE ÚNICO PARA TODO O MUNDO:

A. D. MARQUES

Estrada de Bemfica, 749—LISBOA-Norte

Enderêço telegráfico: VAMAR—Lisboa

Telefone: Bemfica 336

BASES ORÇAMENTAIS

PARA ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

Por ANTÔNIO GUEDES

(Continuação)

§ 3.º — Tangente do ângulo da cróxima 0,13.

N.º 136 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,00 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
5,2832	T de carris Vignole de aço
32	barretas de cantoneira
64	parafusos de via com porcas e anilhas
664	«tirefonds» correntes
96	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
5	travessas rectangulares
119,707	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
	17,5 h. de capataz de via
	462,5 h. de assentador
	271,5 h. de trabalhador
	5% dos jornais para ferramentas

N.º 137 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,05 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
5,3065	T de carris de Vignole de aço
32	barretas de cantoneira
64	parafusos de via com porcas e anilhas
660	«tirefonds» correntes
96	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
6	travessas rectangulares
120,320	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
	17,5 h. de capataz de via
	463,5 h. de assentador
	273 h. de trabalhador
	5% dos jornais para ferramentas

N.º 138 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por

m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,10 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
5,5298	T de carris Vignole de aço
32	barretas de cantoneira
64	parafusos de via com porcas e anilhas
660	«tirefonds» correntes
96	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
6	travessas rectangulares
120,907	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
	17,6 h. de capataz de via
	464,8 h. de assentador
	274 h. de trabalhador
	5% dos jornais para ferramentas

N.º 139 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,15 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
5,5531	T de carris Vignole de aço
32	barretas de cantoneira
64	parafusos de via com porcas e anilhas
666	«tirefonds» correntes
96	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
7	travessas rectangulares
121,494	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
	17,7 h. de capataz de via
	466 h. de assentador
	275 h. de trabalhador
	5% dos jornais para ferramentas

N.º 140 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,20 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 5,5765 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 666 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 7 travessas rectangulares
 122,079 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 17,7 h. de capataz de via
 467 h. de assentador
 276 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 141 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 30 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,25 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 5,5996 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 672 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 8 travessas rectangulares
 122,666 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 17,8 h. de capataz de via
 468,2 h. de assentador
 277 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 142 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 30 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,30 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 5,4229 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 672 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 9 travessas rectangulares
 123,253 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 17,8 h. de capataz de via
 469,5 h. de assentador
 278 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 143 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 30 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,35 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 5,4461 T de carris Vignole de aço

32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 678 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 9 travessas rectangulares
 123,859 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 17,9 h. de capataz de via
 470,5 h. de assentador
 279,5 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 144 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 30 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,40 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 5,4694 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 678 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 9 travessas rectangulares
 124,426 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 17,9 h. de capataz de via
 471,7 h. de assentador
 280,5 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 145 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 30 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,45 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 5,4927 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 684 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 10 travessas rectangulares
 125,013 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 18 h. de capataz de via
 473 h. de assentador
 281,5 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 146 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 30 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,50 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 5,5159 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 690 «tirefonds» correntes

96 «tirefonds» de de junta
 2 jogos de travessas especiais
 11 travessas rectangulares
 125,600 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,6 de diâmetro
 18 h. de capataz de via
 474 h. de assentador
 282,5 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 147 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 30 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,55 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 5,5392 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 690 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 11 travessas rectangulares
 126,185 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 18,1 h. de capataz de via
 475 h. de assentador
 283,5 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 148 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 30 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,60 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 5,5625 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 693 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 12 travessas rectangulares
 126,772 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 18,2 h. de capataz de via
 476,5 h. de assentador
 284,6 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 149 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 30 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,65 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 5,5858 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 696 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais

12 travessas rectangulares
 127,359 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 18,3 h. de capataz de via
 477,5 h. de assentador
 285,7 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 150 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 30 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,70 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 5,609 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 702 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 15 travessas rectangulares
 127,945 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 18,3 h. de capataz de via
 478,6 h. de assentador
 286,7 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 151 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 30 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,75 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 5,6325 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 702 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 15 travessas rectangulares
 128,532 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 18,4 h. de capataz de via
 479,7 h. de assentador
 287,8 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 152 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 30 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,80 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 5,6556 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 708 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 14 travessas rectangulares

129,119 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,03 de diâmetro
 18,4 h. de capataz de via
 481 h. de assentador
 289 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 153 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,85 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 5,6788 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 703 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 14 travessas rectangulares
 129,704 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 18,4 h. de capataz de via
 482 h. de assentador
 290 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 154 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,90 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 5,7021 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 714 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 15 travessas rectangulares
 130,291 m. c. de brita que passe por anel de 0,06 de diâmetro
 18,5 h. de capataz de via

485 h. de assentador
 291 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 155 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,95 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 5,7254 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 720 «tirefonds» correntes
 93 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 16 travessas rectangulares
 130,878 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 18,5 h. de capataz de via
 484,5 h. de assentador
 292 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 156 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 3^m,00 incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 5,7487 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porca e anilhas
 720 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 16 travessas rectangulares
 131,464 m. c. de brita que passe por anel 0^m,06 de diâmetro
 18,6 h. de capataz de via
 485,5 h. de assentador
 295 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

(Continúa)



L U S A B I T E

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalisações de agua, gaz e vários produtos quimicos, industriais e agricolas para protecção de redes subterraneas electricas e telefonicas, etc.

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.^{DA}

RUA DO ALECRIM, 10 - LISBOA - Telefones 23948 e 28941

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACCÇÕES—Esc. (ouro) 13.500.000\$00
CAPITAL OBRIG.— Esc. (ouro) 44.165.070\$00

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

Fábrica de Tintas e Vernizes

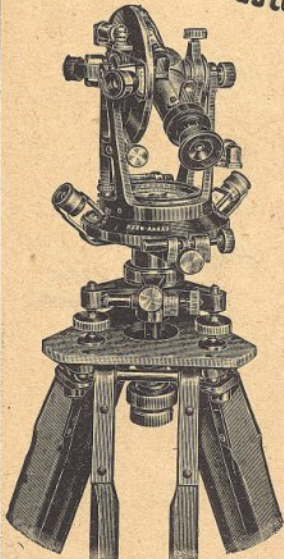


Tintas e vernizes de todas as qualidades
e para todas as especialidades

Corporação Industrial do Norte, L.^{da}
Rua de Bento Júnior—PORTO
TELEFONE 4594



Kern
AARAU
SUISSE
Boîtes de compas de précision



INSTRUMENTOS
DE PRECISÃO

Kern
AARAU

TAQUEÓMETROS
ALIDADES
TEODOLITOS
BINÓCULOS

Vendas a retalho
em todas as casas
da especialidade

AGÊNCIA EM LISBOA
Rua dos Fanqueiros, 15, 2.^o

Policlínica da Rua do Ouro

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.^o Telef. 2 6519

- Dr. Armando Narciso* — Medicina, coração e pulmões
ÀS 5 HORAS
- Dr. Bernardo Vilar* — Cirurgia geral, operações
ÀS 5 HORAS
- Dr. Miguel de Magalhães* — Rins e vias urinárias
ÀS 10 HORAS
- Dr. Correia de Figueiredo* — Pele e sífilis
ÀS 6 HORAS
- Dr. R. Loff* — Doenças nervosas, electroterapia
ÀS 3 HORAS
- Dr. Mario de Mattos* — Doenças dos olhos
ÀS 2 HORAS
- Dr. Mendes Bello* — Estomago, fígado e intestinos
ÀS 4 HORAS
- Dr. Filipe Manso* — Doenças das crianças
ÀS 12 HORAS
- Dr. Casimiro Affonso* — Doenças das senhoras e operações
ÀS 2 HORAS
- Dr. Francisco Calhetos* — Garganta, nariz e ouvidos
ÀS 3 1/2 HORAS
- Dr. Armando Lima* — Bôca e dentes, prótese
ÀS 12 HORAS
- Dr. Azeu Saldanha* — Raio X
ÀS 4 HORAS
- ANÁLISES CLÍNICAS**

Sociedade Anónima
BROWN, BOVERI & C.^{1.ª}
BADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA

*A firma que instalou o maior número de kilowattios nas Centrais Eléctricas Portuguesas—
 A firma que montou o maior número de turbinas a vapor :— em Portugal. :—*

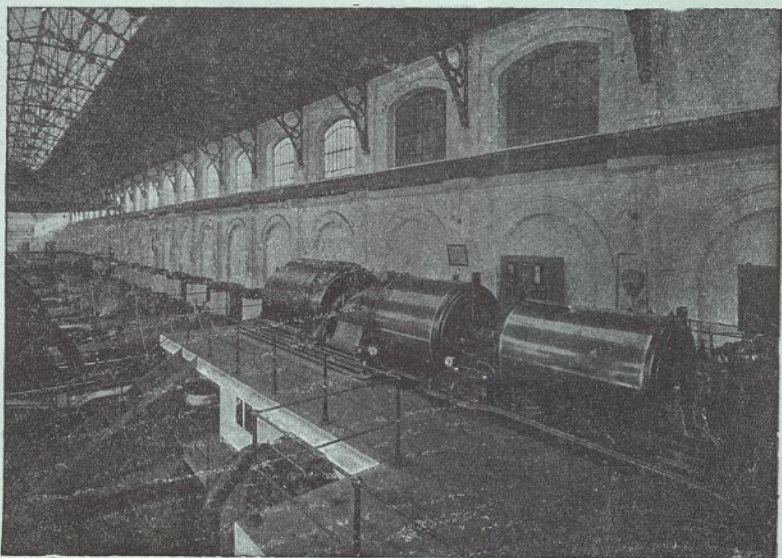
Representante geral:

EDOUARD
DALPHIN

ENGENHEIRO-
 DELEGADO

Escritório técnico: R. Passos Manoel, 191-2.º

p o r t o



O turbo grupo a vapor de 5.000 kilowatts da Central de Massarelos da Companhia Carris de Ferro do Pôrto

AOS SRS. EMPREITEIROS DE ESTRADAS

OS MELHORES	PICARETAS MARRETAS MARTELÕES	FORQUILHAS (MÓDELO ESPECIAL DA NOSSA CASA, USADO E PREFERIDO PELOS PRINCIPAIS EMPREITEIROS)	PÁS ENXADAS ALAVANCAS
PREÇOS			O SORTIDO MAIS COMPLETO EM TODAS AS CLASSES DE Ferragens para Construção

TELEGRAMAS: CASA EZEQUIEL **CASA EZEQUIEL** TELEFONE: 16 07

86, Largo dos Loios, 89
PORTO

FORNECEDORES DAS PRINCIPAIS COMPANHIAS DE CAMINHOS DE FERRO

É favor ao escrever fazer referência a este ANUNCIO

JOSÉ SANTOS, L.^{DA}

COMPRA E VENDA DE PROPRIEDADES
 RUSTICAS E URBANAS

ADMINISTRAÇÃO E RECEBIMENTO DE RENDAS

COLOCAÇÃO DE CAPITAL SOBRE HIPOTÉCAS

R. DOS CORREIROS, 101.º
LISBOA — PORTUGAL
 TELEFONE 2 7 6 1 6

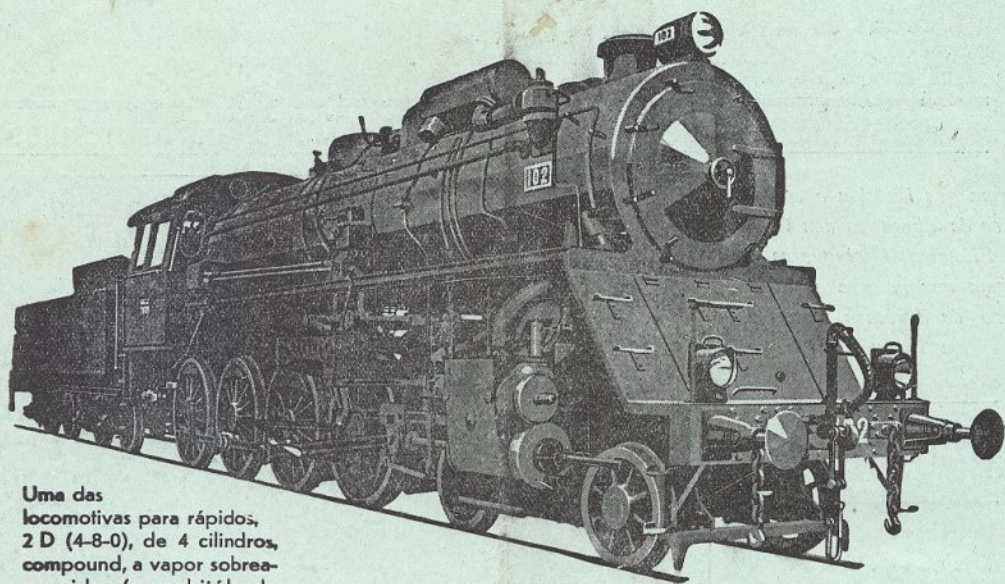
TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12
 TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: **RUA DE S.^{ta} CATARINA, 380**
Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes ingleses, alemães, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito ou desmanchado—Encarrega-se de recepção pelo caminho de ferro ou qualquer outra via—Limpa pelo processo parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados—Os artigos de lã, limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.



Uma das locomotivas para rápidos, 2 D (4-8-0), de 4 cilindros, compound, a vapor sobreaquecido, (para bitola de 1670 m/m) da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da

BEIRA ALTA,
fornecidas em 1930 por
HENSCHEL & SOHN A. G.

Há já mais de meio seculo

que as locomotivas "Henschel" são conhecidas e preferidas em Portugal e suas Colonias, onde as mesmas se tem qualificado.

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguesas da Metropole e Ultramar.



REPRESENTANTE GERAL

para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS

Rua de S. Julião, 23, 19

LISBOA

HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA