

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL



COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. Gazeta dos Caminhos de Ferro
5, Rua da Horta Sêca, 7

COMERCIO 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



BOVRIL

FORTALECE
OS FRACOS

AGENTES EM PORTUGAL

A. L. SIMÕES & PINA, L^{DA}

R. DAS FLORES. 22. 22A

LISBÔA

*— Não quero isso!
prefiro Bovril!*

Siemens Reiniger

S. A. R. L.

Aparelhos para RAIOS X



Aparelhos de ondas curtas por fascadores

ELECTROMEDICINA

ELECTRODENTÁRIA

LAMPADAS DE RAIOS
Ultra-Violetas e Infra-Vermelhos

ORIGINAL HANAU

LISBOA—Rua de Santa Marta, 153

Telefone 44329

Telegramas: Electromed

Sociedade Anónima

BROWN, BOVERI & C.^{IA}

BADEN-SUISSA

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

Representante Geral para Portugal e Colónias:

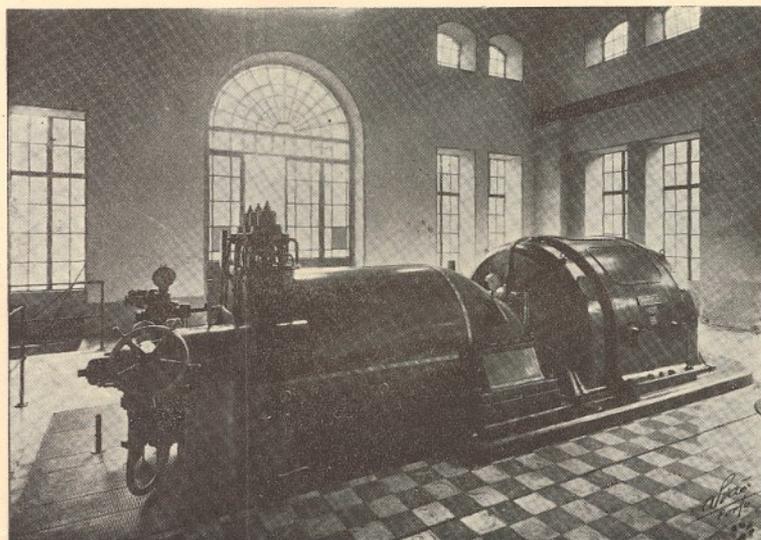
EDOUARD

DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.º

PORTO



Turbo-grupo a vapor BROWN-BOVERI de 6400 kilowatts na central termica de Caniços da Companhia Hydro-Eléctrica do Varosa

Um bom
Chapeu
significa
Um Chapeu
da

ELITE

CHAPELARIA

151, RUA DE J. S. T. 153
TEL 22030
LISBOA

ELITE
a moda

Artigos Cerâmicos da
Fábrica das Devezas, L.^{da}

Tubos de grés e acessórios, azulejos, bacias, estátuas, vasos, colunas, cachepots, tijolos, barro refratário e mosaico

C I M E N T O S

62-Rua Vasco da Gama-66 -- LISBOA

TELEFONE 61760

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração
PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA
L I S B O A

Séda para onde deve ser dirigida toda a correspondência:
PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

TELEFONE PRÁIA 4

Escritórios — L. DOS STEPHENS, 4-5 — LISBOA

Telegramas: SNADEK—LISBOA Telefone: 21868

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12
TELEFONE 26415

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 tecido bem como fato feito ou desmanchado—Encarrega-se de reexpedição 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.

BATATAS DE SEMENTE

ERDGOLD (Ouro da Terra)—FLAVA —
EARTHSILVER (Prata da Terra)—REGINA 101

As variedades que melhores resultados tem dado até hoje Importação directa de todas as outras variedades e venda aos melhores preços do mercado

AZONITROKAL—O melhor adubo para todas as culturas. Faça uma experiência e constatará a sua superior eficácia

Pedidos ao unico importador:
JOSÉ FERREIRA BOTELHO

LISBOA—Rua Jardim do Tabaco, 51—Telefone 20462
PORTO—Rua Mousinho da Silveira, 140-1.º—Telef. 4160

TERRENOS

PARA CONSTRUÇÃO IMEDIATA
VENDEM-SE

NO MELHOR LOCAL DE LISBOA

No magnifico bairro a que a Imprensa dos últimos dias se tem referido e que vem completar o plano de conjunto da modernissima zona que tem como principais edificios o Instituto Superior Técnico, Palácio da Estatística, Casa da Moeda, etc..

AMPLAS AVENIDAS

O local onde, pelas excepcionais condições que reúne, se justifica que os terrenos atinjam um valor superior ao atingido em qualquer outro.

Ligação da Avenida Almirante Reis com a Avenida da República
ÓPTIMO EMPREGO DE CAPITAL PARA VALORIZAÇÃO
FACILIDADES DE PAGAMENTO

TEIXEIRA & ALBUQUERQUE, L.^{DA}
91, Rua Augusta, 95

((9))

COLORITES, côrantes insolúveis na agua, para moveis e soalhos, nas côres: Amarelo Dourado, Castanho Claro, Castanho Escuro e Escuro Holandez, Vermelho, Azul e Verde.

Em todos estes productos pode cair-lhes em cima agua ou outros líquidos que não mancham.

«CREME ESPECIAL 9», para limpar e polir moveis polidos á pistola, á boneca, envernizados e para marmores. Seca em **5 MINUTOS**.

DEPOSITÁRIO GERAL:
Carlos Brazão da Motta
Av. Praia da Victoria, 17—Telef. 4 8537—LISBOA

SANCOS BRICO, L.^{DA}

Exclusivista da:

CALLENDER'S CABLE & CONSTRUCTION C.^o LTD., de LONDRES

Material electrico de toda a especie

TeleFONE 25988
GRAMAS SANBRITOS

R. do Arco Bandeira, 5-3.º

L I S B O A

Matos & Pires, L.^{da}

Armazem de:
MALHAS, RETROZEIRO E NOVIDADES
O maior sortido do Paiz
T. Nova de S. Domingos, 10 LISBOA

Ferreira & C.^{da}

ARAMEIROS

ARAME DE FERRO: Cru, queimado e zincado em todos os calibres. Completo sortimento de gaiolas, redes e telas metálicas. Crivos, peneiras e ratoeiras. CAPACHOS DE ARAME em todas as dimensões. Esta casa tem teares para executar qualquer trabalho em telas metálicas com brevidade. Executam-se todos os trabalhos de arameiro, com rapidez e perfeição.

38, Rua da Voz do Operário, 40 — Telefone 2 6217 — LISBOA

CORONIN?

Como obter uma JÓIA POR 5\$00

Como possuir um RELÓGIO de pulso, bolso ou de sala por 5\$00. Só inscrevendo-se nas vendas a prestações com bônus pela Lotaria, na Ourivesaria **CORREIA & MOURA, L.^{da}**, Rua de S. Paulo, 186 — LISBOA — (Próximo à Casa da Moeda)

DINHEIRO

Empresta-se sobre tudo que ofereça garantia **NA «COMERCIAL»**, T. DA TRINDADE, 18 A 22 (Junto ao Chiado)

Telefone 2 5082

Pede-se a fineza de não comprarem pratos e joias sem primeiro verem as de penhor, que temos à venda nas melhores condições. Tem casa forte para a boa segurança de todos os objectos de valor.

POR 5\$00

Semanais todos podem adquirir Relógios de todas as marcas, joias e objectos de ouro e pratas, inscrevendo-se já, no sistema de Vendas a Prestações, com Bonus em todas as lotarias, prazo de pagamento 30 semanas, podendo o objecto ser adquirido na primeira prestação somente por 5\$00.

RUA DE S. PAULO, 106 — F. de Sousa Torroais — Telef. 2 6508 — LISBOA



MECA

COSE E REMATA

Leve e Silenciosa

PEÇAS SOLTAS

CONCERTOS AFIANÇADOS

M. F. PINTO

44-P. DO BRASIL-44

Telef. 43462

GABRIEL LUÍS

Agente de passagens e passaportes habilitado pelo Distrito de Lisboa. Encarrega-se de documentos e passagens em todas as classes, para a Europa, Américas e Colónias.

Escritório: R. da Prata, 40, 1.º-D. — LISBOA (Próximo a P. Comércio)



SÊLOS COMPRA? VENDE?

Consulte-nos sempre

Retalhamos boa colecção Nacional, bons exemplares, primeiras emissões. Variedade de selos estrangeiros.

HORTA & CORDON, L.^{da}

Travessa da Glória, 18, 2.º (à Av. da Liberdade) — Telef. 2 2706 — LISBOA

Casa do Diabo

SILVA & NASCIMENTO, LIMITADA

LOTARIAS, TABACOS E VALORES SELADOS

Enquanto o Diabo esfrega um olho melhora-se a nossa vida. Compre o seu jogo na «Casa do Diabo» e terá tudo o que ambiciona.

18-R. Eugénio dos Santos-20 — LISBOA — Telef. 27912

CASA SUISSA, LIMITADA

REUNE A ÉLITE AO CHÁ DAS CINCO

Pastelaria — Leitaria — Artigos para brinde — Vendas avuiso dos Vinhos do Porto Fonseca's — Cevada «Lydia» — Chás e Cafés das melhores qualidades

Praça D. Pedro IV, 96-97-98 e Rua do Amparo, 53-55 LISBOA Telefone 2 8093

PIANOS

novos e usados das melhores marcas

Instrumentos e Acessórios para: Banda — Orquestra — Tuna — Jazz-Band — etc.

Consultem nossos preços

Casa **GOUVEIA MACHADO**

Rua Alves Correia, 152 — LISBOA



BRIQUETES «PEJÃO»

O melhor e mais barato carvão de cozinha

Fogões a pronto e a prestações por preços excepcionais

2 5340

2 1108

5 0565

Empreza Carbonifera do Douro, L.^{da}

(Delegação do Sul)

Rua dos Sapateiros, 139, 3.º-D. LISBOA

SELOS-ALBUNS

Album PORTUGAL Continente, completo, permanente Esc. 15\$00. Album Ilhas, completo permanente, 15\$00. Pelo correio, mais 2\$50. Albuns estrangeiros para todos os preços. Grande sortido em séries modernas e Blocos de Europa. Mais de 20\$00 selos à escolha, desde 5 centavos.

LISTA DE PREÇOS DE PACOTES GRATIS

ESCRITÓRIO FILATELICO DE ELADIO SANTOS

Rua Bernardo Lima, 27, r.c.

AÇUCARES

de óptima qualidade, refinados pelos processos mecânicos mais aperfeiçoados, vende aos preços de mercado a

REFINARIA BRASILEIRA, L.^{da}

RUA DO FERREGIAL DE BAIXO, 42 a 44 — LISBOA

COMPRA E VENDA DE PROPRIEDADES

MENDONÇA, L.^{da}

ROSSIO, 74, 1.º-D. — Tel. 2 7040

CONSTRUÇÕES — COLOCAÇÃO DE CAPITAL SOBRE HIPOTÉCAS

Manteigaria Londrina, L.^{da}

Especialidade em: Chá e café, manteigas, queijos e conservas - Variado sortido em artigos de mercearia, vinhos, licores, Champagnes, etc.

Telefone 2 7448

53, Rua Eugénio dos Santos, 55 LISBOA

J. V. FEIJÓ, LIMITADA

OURIVES-JOALHEIROS

Grande e Variado Sortido em Objectos com Brillantes, Ouro, Pratas e Relógios - Variadíssimo sortido em objectos para brindes

Rua da Prata, 299 a 303 e Rua da Betesga, 51 a 55
TELEF. 2 1896 (frente ao Mercado) LISBOA

A BOQUILHA-FILTRO DR. DANERS ANTINICOT

A única eficaz - A venda nas farmácias e tabacarias a 14\$00

Agentes exclusivos: Victor Chaskelmann & C.^a (Irmão)
LISBOA - Rua da Palma, 268 - Tel. 28656

José Augusto Alves

ASFALTOS

Impermeabilização e isolamento termico de terraços, paredes umidas ou salitrosas, celeiros, etc.

R. Victorino Damazio, 16 a 22 - LISBOA - Telefone 6 1814

Casa Quinta

PASTELARIA E CONFEITARIA

de J. N. QUINTA, LIMITADA

Conservas de Frutas - Lanches para casamentos e batizados
Secção especial de Chá e Café e artigos finos de Mercearia
Deposítários de porcelanas da «Electro-Ceramica» de V. N. de Gaia
39, R. Pascoal de Melo, 53 - Tel. 43394 - LISBOA

TELEFONE 2 2297

Quem em melhores condições vende prédios em Lisboa é o

Damião

R. do Amparo, 102, 3.º

LISBOA



TINTAS, ESMALTES E VERNIZES
FABRICA INGLESA

FUNDADA EM 1760

AGENTES GERAIS

MARIANO C. COSTA L.^{DA}
RUA DOS CORREIROS, 55-59 LISBOA

Rocha Gabral & Chaves, L.^{da}

ALFAIATES

COM ATELIER DE MODISTA

A PRESTAÇÕES

Rua Aurea, 220, 3.º - Telefone 26975 - LISBOA

Adriano Seixas

OCULISTA

Execução rigorosa de receituário dos ex.º médicos oftalmologistas

MAQUINAS E MATERIAL FOTOGRAFICO

Reparação de óculos, binóculos e aparelhos de precisão

Trabalho de laboratório fotográfico para amadores

TUDO AOS MENORES PREÇOS

Rua Augusta, 188 - LISBOA

PELVE

REGISTADO

Loção

para evitar a queda do cabelo

CARLOS MARTINS

LISBOA

À venda em toda

a parte. Depósito:

Rua da Madalena,

287, 2.º-D. Telef.

2 9623 - LISBOA

ALFAIATERIA AMERICANA DE ADELINO NUNES DA COSTA

FORNECEDOR DA ESCOLA DE GUERRA

Completo sortido de fazendas Nacionais e Estrangeiras

EXECUÇÃO RÁPIDA PELOS ÚLTIMOS FIGURINOS

202, RUA DOS FANQUEIROS, 206

TELEFONE N.º 29732 LISBOA

Armando José Simões

Avenida Almirante Reis, 190, 1.º-D.

Telefone 5 1023

LISBOA

Encarrega-se da conferência das importâncias cobradas pelas Empresas Ferro-viárias, reclamações, Bonificações, etc. - Camionetes de carga de preferência para o Algarve

Novo Paradeiro da Fortuna

de

JANEIRO & LIBANIO, L.^{DA}

LOTARIAS

Poço Borratem, Letras, J. L. - LISBOA

TELEFONE 2 2340

Tabacos Nacionais e Estrangeiros Valores Selados

SOCIED. INDUST.



Toldos e Encerados

Telf. 2 5357

R. Vale S.^{to} António, 59

harracas, sombreiros, toldos, tendas, encerados, vestuário de oleado, etc.



Sociedade Pollux, L.^{da}

Quinquilherias, Brinquedos, Malhas. Novidades Estrangeiras. PREÇOS PARA REVENDEDORES
132-1.º, Rua da Palma, 132-A
Telefone 22294 LISBOA

AGUA DAS LOMBADAS

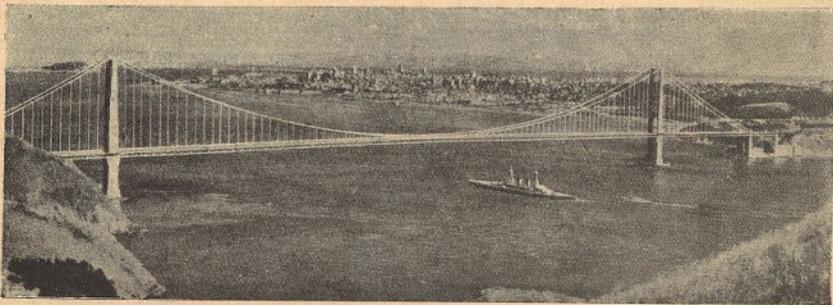
GASOSA NATURAL

A única de efeitos absolutamente imediatos

Medicinal e de mesa

A venda em toda a parte

Dep. em LISBOA: 414, Avenida da Liberdade, 418 - Telef. 2 4240



PONTE DA PORTA DO OURO

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES - ECONOMIA E FINANÇAS - ELECTRICIDADE E TELEFONIA - OBRAS PUBLICAS
- 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 Periódica»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; - MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto
1897; - Liège 1906; - Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; - MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º - Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 - Telefone 893

S U M Á R I O

Ponte da Porta do Ouro. - Aniversário de «A Voz».
- Um velho problema, O Couto Mineiro do Lena,
pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. - D. Ju-
lieta de Mendonça e Costa. - Caminhos de Ferro Co-
loniais. - A grave situação dos Caminhos de Ferro,
pelo Eng.º AVELAR RUAS. - Linhas Portuguesas.
- Portugal Turístico. - O Pôrto de Lisboa e as suas
obras, pelo Prof. de Eng.ª A. DE M. CID PERES-
TRELO. - Teatros e Cinemas. - Os nossos mortos. -
Brindes e Calendários. - Publicações recebidas. - Há
:: :: :: quarenta anos. - Parte oficial. :: :: ::

1 9 3 8

ANO 50.º

1 DE FEVEREIRO

NÚMERO 1203

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUSA
CARLOS D'ORNELLAS (EDITOR)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES

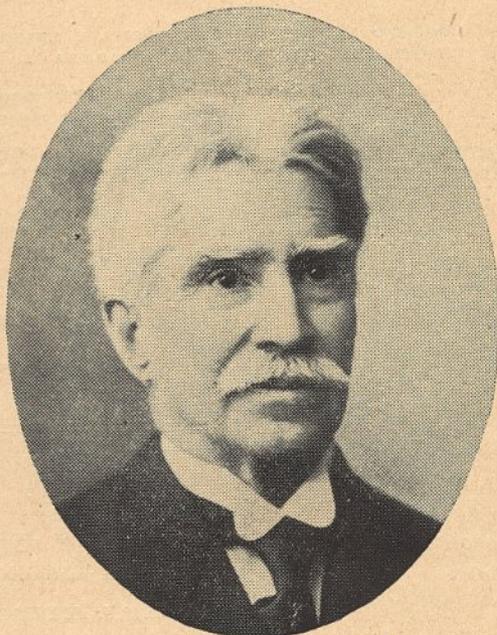
General JOÃO DE ALMEIDA
General RAÚL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

ANIVERSÁRIO DE «A VOZ»

PASSOU no dia 29 do mês findo o XI.º aniversário do jornal «A Voz» diário católico, que tão nobremente tem defendido nas suas colunas os interesses da Igreja e a Causa Nacionalista no nosso país. A Empresa do importante diário promo-



ENG.º JOSÉ FERNANDO DE SOUZA

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre) . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. .	1.00
FRANÇA (>) fr. ^{os}	100
ÁFRICA (>) . .	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00

veu a celebração de uma missa em acção de graças, na Igreja da Encarnação, a que assistiram grande parte dos empregados no jornal e alguns amigos.

Ao seu ilustre chefe e nosso querido director vão as nossas felicitações acompanhadas do desejo de longa vida para a publicação que superiormente dirige à qual o país deve assinalados serviços esquecidos talvez, como tantos outros.

Ao seu chefe da Redacção, Pedro Correia Marques, nosso velho amigo e camarada vai também o nosso cartão de felicitações com desejo de bastantes anos de vida, manifesto prazer dos que nesta casa trabalham e que sabem avaliar os sacrificios que são necessários para manter uma publicação que se imponha através de todas as vicissitudes da vida.

A todo o pessoal de «A Voz» a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» deseja prosperidades.

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

UM VELHO PROBLEMA

O COUTO MINEIRO

D O L E N A

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

HÁ cerca de 15 anos a louvável iniciativa de um homem empreendedor e tenaz na sua acção, Carlos Ahrends, procurou levar a efeito a larga exploração de carvão do chamado Couto Mineiro do Lena, que ia, na extensão de algumas dezenas de quilómetros, de Batalha até Valverde, passando por Pôrto de Mós.

Eram vastos jazigos de linhites de valor desigual, mas friáveis e demasiado abundantes de cinzas, outras aproximando-se, na qualidade da hulha, podendo ser transportadas e queimadas sós ou misturadas com a hulha. Prestavam-se essas linhites ao fabrico de briquetes e podiam as mais inferiores ser queimadas no local da extracção numa central termo-eléctrica destinada a fornecer energia à vasta região de que era o centro.

O complemento essencial da lavra das minas eram os transportes por caminho de ferro, para o que se construiu uma linha mineira de 0^m,60 de Batalha à Martingança, em contacto aí com a linha de Oeste.

Estavam previstas na região várias linhas de 1^m, algumas das quais foram classificadas e concedidas em 1912.

Citaremos em primeiro lugar a transversal de turismo de Tomar à Nazaré por Pôrto de Mós com um ramal de Batalha a Leiria classificadas em 1912 e as linhas de Entroncamento a Gouveia por Tomar, de via de 1^m e a transversal de via larga de Setil a Peniche, classificadas em 1907.

Fôra proposta e ficara por classificar uma linha de via de 1^m do Entroncamento a Rio Maior, passando por Torres Novas e Alcanena.

Quando a Empresa Mineira do Lena, constituída por Carlos Ahrends, procurou activar a exploração e angariar os capitais precisos, transferiu as suas concessões para a *The Match and Tobacco Timber Supply Co.*, companhia portuguesa fundada pela dos Fosforos.

Entrava no plano ligar as minas entre si e com a linha de Oeste e a de Norte-Leste no Entroncamento pelo prolongamento da linha mineira, iniciada com a largura de 0^m,60 e alargada logo depois para 1^m.

Era seu empenho especial essa ligação com o Entroncamento, que lhe permitisse trazer aos depósitos da C. P. as linhites susceptíveis de consumo directo e as briquetes que se fabricassem com os outros em Pôrto de Mós por haver ali a água necessária, que na Batalha escasseava. Ali se instalaria também a central eléctrica.

A linha mineira Martingança-Batalha-Pôrto de Mós-Mendiga teria o trço comum Batalha-Pôrto de Mós com a de interesse geral Tomar-Nazaré e ligar-se-ia com o Entroncamento por um pequeno ramal da Mendiga a Alqueidão, e com a transversal de interesse geral Entroncamento-Rio Maior. Coincidiram estes projectos com a elaboração do plano geral da rede ferroviária, então confiada a uma comissão técnica.

A *Match* tinha então em construção adeantada, como linha mineira, a de Batalha por Pôrto de Mós e Serro Ventoso à Mendiga, onde se estraía o melhor carvão e em exploração com 1^m o trço Martingança-Batalha. Eram 40 quilómetros de Martingança à Mendiga construídos sem encargo para o Estado.

Foi então pedido com garantia de anuidade o prolongamento da Mendiga ao Entroncamento por Alqueidão, Monsanto, Alcanena e Torres Novas, linha fácil, sem grandes obras de arte nem ondulações notáveis do perfil, que poderia ser mais tarde prolongada de Alqueidão a Rio Maior depois de construída a transversal Sétil-Caldas, para cuja construção se providenciara havia pouco por decreto que opposições indevidas fizeram ficar letra morta.

A comissão revisora do plano da rede foi então ouvida àcerca dessa pretensão.

Foi também ouvido em seguida o Conselho Superior de Caminhos de Ferro que já ponde-

rara anteriormente que se devia classificar a linha de 1^m do Entroncamento a Rio Maior completada com o ramal de Alqueidão à Mendiga; que devia ser declarada de interesse geral a linha mineira de Martingança à Mendiga; que uma e outra e as de via de 1^m que viessem a ser classificadas entre as linhas do Norte e Oeste deviam constituir um grupo com unidade de exploração, tendo por núcleo a linha de Martingança a Mendiga; que o trôço do Entroncamento a Alqueidão e o ramal da Mendiga deviam ser concedidos à *Matchs* nos termos requeridos, com garantia de anuidade por 90 anos e com o compromisso de ser por ela aceita a concessão das restantes linhas do grupo, quando o Governo julgasse conveniente, nas mesmas condições.

Surgiram representações contra a via estreita na linha do Entroncamento-Rio Maior. Depois de apreciadas e rejeitadas, publicou-se o Decreto n.º 14.866 de 3 de Janeiro de 1928, que classificou a linha e o ramal de Mendiga com via de 1^m, e declarou de interesse geral a de Martingança à Mendiga.

A consequência lógica desse contrato devia ser a celebração de concessão com a *Match*, pois fôra publicado o Decreto n.º 15.069 de 14 de Fevereiro de 1928, que autorizava o Governo a fazer essa concessão.

Surgiu nessa altura um pedido de concessão de outra entidade da linha de Tomar à Nazaré. O que havia que fazer era celebrar o contrato com a *Match*, previsto no Decreto 15.069, excluindo-se a linha Tomar-Nazaré se ela assim o pedisse e o Governo julgasse atendível a escusa.

Nesse caso outra providência se tomaria.

Entretanto a *Match* obtivera um empréstimo de 20.000 contos pela Caixa Geral de Depósitos, autorizado por Decreto 13.083 de 21 de Julho de 1927. O juro foi de 9%, pago adiantadamente em cada ano com a amortização em 10 anos, podendo ser prorrogado por mais 5 anos ou antecipado.

Em Junho de 1928 havia que pagar 2.000 contos da primeira letra e mais os juros.

Quando em 1929 se vencia segunda letra, foi recusado o adiamento de pagamento.

Em 16 de Março de 1930 faz a «Gazeta» resenha dos factos ocorridos.

Estava construída a linha de Martingança à Mendiga. Tinham-se adquirido carruagens e vagões e cometera-se o erro de autorizar três classes para os passageiros.

O material era pesado e luxuoso e complicava a exploração por essa previsão de 3 classes. Tinham-se adquirido locomotivas *Mikado* para poder rebocar pesados combóios, que encontrariam dificuldades na exploração.

Urgia construir a linha da Mendiga ao Entroncamento e resolver de vez a construção da linha de Tomar à Nazaré com um pequeno ramal de via larga da Chão de Maças a Fátima.

Dando a precedencia ao trôço de Chão de Maças a Pôrto de Mós e Entroncamento à Mendiga, seriam construídos 100 quilómetros de linhas.

No referido artigo encaravam-se os diversos aspectos do problema, no qual se incluía a conversão do empréstimo efectuado com redução do juro, alargamento do prazo de amortização e substituição por obrigações das que houvessem de ser emitidas para as novas construções.

* * *

Que se passou depois?

As previsões formais e reiteradas dos competentes acerca dos jazigos do carvão da Berra falharam e levaram a determinar novas pesquisas por sondagens.

Ocorreu o desastre financeiro da *Match*, substituída pela Empresa Mineira do Lena, que explorou o caminho de ferro entre Martingança e Pôrto de Mós com deficiências de tráfego, que levou a suspender o serviço público. Explora também a central eléctrica, susceptível de maior actividade, se lograsse, como é legítimo, obter mais largo campo de acção.

O Decreto 22.378 de 28 de Março de 1933 suspendeu as autorizações para contratar linhas com garantia de juro.

A propósito do Lena lê-se o seguinte numa interessante entrevista da «Voz» publicada há poucos dias:

A CENTRAL ELÉCTRICA

Das minas passámos à central eléctrica, esplendida e moderníssima instalação.

Duas caldeiras «*Babcoch*», uma de 1.000 kw e outra de 500, construídas especialmente para a

queima do carvão. Batalha e para o seu máximo aproveitamento. Estas caldeiras, uma, a de 500, é de grelha rotativa e a segunda que tem dado optimos resultados é do tipo «Davy», a primeira que foi montada em Portugal. Na nave central encontram-se os dois turbo-grupos de 600 Kws cada com toda a aparelhagem inerente, aparelhos registadores de precisão, etc., etc.

Verdadeiramente uma central moderna, bem equipada, numa ordem e limpeza impecáveis!

Na mesma entrevista examinava o que deve ser o futuro da empresa.

O FUTURO DO LENA

— *De facto nunca pensei que a Empresa Mineira do Lena, de cuja existência vagamente tinha ouvido falar como de uma causa perdida, representasse um valor tão importante que podia ser aproveitado em favor da riqueza nacional.* Expressando esse meu pensamento conjuntamente com as minhas felicitações pela ordem no trabalho e disciplina que constatei, obtive como resposta o seguinte: «*A casa é grande e por ela estar limpa e arrumada, não se iluda com as aparências duma passada opulência!*»

— Herdámos da «Match» um palácio em ruínas, encargos enormíssimos para com o Estado, que tem a hipoteca de todo o nosso Activo e tem sido muito difficil mante-lo, e muito mais ainda reconstitui-lo, o que temos conseguido, devido a muita economia, grande sacrificio, muito boa vontade e descendência, tanto da parte das estâncias officiais, como daqueles que trabalham nela.

— *Quais são as causas das difficuldades com que lutam, se têm uma industria bem montada e a matéria prima em abundância, segundo pude observar?*

— De facto, temos carvão, e o resultado das sondagens na mina da Batalha não nos deve trazer surpresas, e, se assim fôr, dentro de poucos meses teremos recolhido alguns milhões de toneladas. A resolução imediata do problema do Lena está exactamente na utilização prática e económica desse carvão, queimando-o à boca da mina e transformando-o em energia eléctrica, visto que o seu grande teor em cinza não suporta os gastos de transporte. Estamos trabalhando com a nossa central em péssimas condições de aproveitamento! De dia fornecemos energia à Fábrica de Fiação e Tecido de Alcobça, e de noite ás Cmaras Municipais de Alcobça, Porto de Mós e Batalha; mas o consumo é tão insignificante que a partir das 17 horas até ás 8 da manhã do dia seguinte a central trabalha quasi sem carga!

— *Seria então urgente criar novos mercados ao Lena para a colocação da sua energia?*

— Certamente.

— *É esses mercados existem?*
 — Existem.
 — *Mas então... é o ovo de Colombo?*
 — É, de facto, mas falta-nos o principal... o ovo.

— *É quais seriam esses mercados?*
 — Aqueles que deviam ser inerentes ao raio de influencia do Lena: Leiria, Marinha Grande e sul de Alcobça.

— *Mas a Federação das Cmaras Municipas de Oeste não resolveria o problema, indo buscar, como consta, energia ao Lena e à Hidro Eléctrica do Alto Alentejo para abastecer toda a zona de Oeste, compreendida entre Alcobça e Oeiras?*

— É possível; tudo é função de preço a que nos pagarão o quilovatio e da rapidez na execução da rede. E compreende, não vale a pena estar a esgotar uma reserva de carvão importante, que representa uma riqueza nacional e que pode ter importância capital em qualquer momento critico do país, sem que haja uma compensação, que beneficie o Estado e a industria que o explora, em garantia da estabilidade da mesma e da sua continuidade. De resto, a participação que o Estado tem hoje no Lena é tão grande que os seus interesses estão intimamente ligados aos dela.

Como se vê, duas providências se impõem, aguardando melhor futuro depois de completadas as sondagens:

1.^a — Autorisação de um serviço de mercadorias eventual e sem sujeição a exploração regular e quotidiana, uma espécie de camionagem ferroviária, que seria de grande utilidade para a região e daria à Empresa receitas apreciáveis, com o que lucraria o Estado como credor;

2.^a — A ampliação da Central Eléctrica, não se lhe cerceando o mercado e realizando plenamente o que sempre foi preconizado: o largo aproveitamento das linhites numa central termo-eléctrica, que tem a sua natural zona de consumo.

Não só por motivos de ordem geral, como pelos capitais que o Estado tem immobilizados na Empresa, impõe-se a pronta e razoável solução desses dois problemas.



O tempo passa...
 ...mas os saltos GALO ficam!
 prefira pois os saltos GALO

Leacock (Lisboa), L.^{da}
 AVENIDA 24 DE JULHO, 102
 LISBOA

D. Julieta de Mendonça e Costa

Pelo falecimento da Ex.^{ma} Sr.^a D. Julieta de Mendonça e Costa, filha do fundador desta Revista, Sr. Leonildo de Mendonça e Costa, já falecido, foram recebidos nesta redacção, dirigidos ao nosso Director Carlos d'Ornellas, cartões, cartas e telegramas das seguintes pessoas:

D. Elvira Gil, General Teixeira Botelho, Dr. Geremias da Silva, D. Jesús Schez-Arjona y de Velasco, Capitão-médico do Exército Espanhol Nacionalista D. Ernesto Sanchez, Dr. Arturo Orive Flores, Jacinto de Vasconcelos, D. Eladio S. Abarca, Engenheiro Fernando Arruda, José Esteves d'Araujo, Angelo de Azevedo e Silva Ferreira, Fernando Correia de Pinho, Mário Graça, Alfredo Talones, José da Natividade Gaspar, Capitão Jayme Jacinto Gallo, Manuel Principe Ceia, A. Martins de Sousa, D. Juan Sanchez Iglésias, etc..

* * *

Também foi recebido um officio de condolências da Junta para a Assisténcia dos Feridos de Ciudad Rodrigo.

* * *

As «Siervas de Maria» que auxiliam o Hospital de La Passion de Ciudad Rodrigo também enviaram condolências ao nosso Director Carlos d'Ornellas e comunicaram que na capela do referido Hospital vai celebrar-se uma missa em sufrágio da alma de D. Julieta de Mendonça e Costa, officio a que assistirá todo o corpo médico do Hospital, feridos da Guerra, monjas e todo o pessoal que trabalha no referido estabelecimento.

A adoravel carta das «Siervas de Maria» é assinada pela Soror Angeles Gorostija.

MISSA

Na Igreja dos Mártires celebra-se missa no dia 5, pelas 9 horas, por alma de D. Julieta de Mendonça e Costa, comemorando o 30.^o dia do seu falecimento.

CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS

MOÇAMBIQUE

Sob a presidência do director geral do Fomento interino, sr. Sá Carneiro, reuniu o Conselho Técnico do Fomento Colonial (Ministério das Colónias), para apreciar e discutir o caderno de encargos para a construção do Caminho de Ferro de Tete e apreciar e dar o seu parecer acerca do plano de estradas de Moçambique.

— Uma comissão de vistorias, chefiada pelo engenheiro sr. Portugal Colaço, aprovou a construção de um novo troço do Caminho de Ferro de Moçambique, que alcança a riquíssima região de Malusso. O novo troço deve ser aberto à exploração no corrente mês.

— O relatório da administração dos caminhos de ferro e transportes do Estado acusa um saldo nos resultados da exploração de 1934-35 no valor de 575.093 libras. Os mesmos serviços, segundo o referido relatório, empregam actualmente 1.339 europeus e 8.843 indigenas.

— Como noticiámos já, foi inaugurada à exploração a nova linha do Caminho de Ferro do Limpopo. Parte de Ungubana (antiga Magude), e, numa extensão total de 85 quilómetros, atinge Guijá.

Segundo informações, para além do rio Incomáti, ou seja desde a actual estação de Magude até o Guijá, a linha está já definitivamente assente. O troço de Ungubana ao rio é, porém, ainda provisório, não seguindo o verdadeiro traçado que fica ao lado da via agora utilizada e a um nível mais elevado.

As duas grandes pontes, sobre o Chassimo e sobre o Incomáti, estão ainda em construção. Os trabalhos estiveram interrompidos durante algum tempo, em virtude de no plano de trabalhos da Missão Técnica ter sido incluído o estudo da ponte que havia sido já estudada e iniciada pelos caminhos de ferro da Colónia. Por outro lado, as grandes cheias de Fevereiro do ano findo vieram trazer novos ensinamentos para o cálculo das pontes e, em alguns pontos, para o traçado da linha. Tanto numa como noutra daquelas pontes, o comprimento dos tabuleiros teve de ser aumentado, de modo a fazer-se o encontro em pontos absolutamente defendidos das cheias. Os estudos inicialmente feitos tinham, naturalmente, tomado em conta os elementos das inundações de anos anteriores, mas as cheias de 1937 assumiram extraordinárias proporções e levaram a modificar aqueles estudos. Não pode ainda prever-se quando todos os trabalhos do troço Ungubana-Incomáti estarão terminados e quando a linha entrará definitivamente em serviço.

É interessante registar que já no primeiro dia de utilização da nova linha houve um apreciável movimento de passageiros.

A GRAVE SITUAÇÃO

DOS

CAMINHOS DE FERRO

Pelo Eng.º AVELAR RUAS

I

A situação dos nossos caminhos de ferro é de tal modo grave que, apesar da falta de elementos, devida ao atraso com que são publicadas as estatísticas oficiais (1), vamos procurar dar ideia, para o conjunto das Companhias, dos resultados da exploração em 1937 fazendo, ao mesmo tempo, a comparação com os obtidos desde 1934 (2).

PASSAGEIROS

A quantidade de passageiros transportados em tôda a rêde e a respectiva receita, nos anos de 1934 a 1936, foi:

	Quantidade	Receita (Contos)
1934	24.153.000	109.828
1935	24.748.800	109.133
1936	25.690.362	106.922

Em 1937 e 1936, de Janeiro a Agosto, foi:

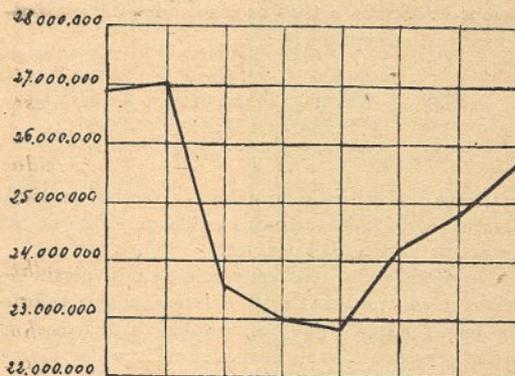
	Quantidade	Receita
1936 } Janeiro	16.833.880	69.870
1937 } a Agosto	17.210.300	69.166

Destes números e dos gráficos juntos conclue-se que, de 1933 para cá, a quantidade de passageiros transportados vem aumentando, o mesmo não sucedendo, porém, à receita que tendo aumentado de 1933 para 1934 vem depois baixando, embora pouco.

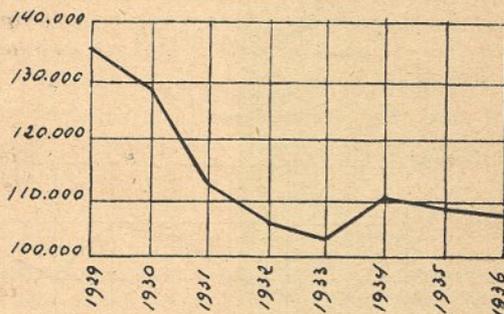
De 1934 para 1935 enquanto a quantidade de passageiros aumentou de 6% a receita respectiva diminuiu de 2,6%.

Esta baixa de receitas deve-se principalmente à fuga dos passageiros para a 3.ª classe, com prejuizo da 2.ª e especialmente da 1.ª e ainda aos preços especiais, reduzidos, com que as Companhias têm pretendido desenvolver o tráfego de passageiros.

Passageiros
Quantidade



Receita
(contos)



MERCADORIAS

De 1934 a 1936 a tonelagem transportada e a respectiva receita foi:

1934	4.484.650	189.348
1935	4.075.910	178.933
1936	4.255.826	180.239

e em 1937 e 1936, de Janeiro a Agosto:

1936	2.585.408	109.490
1937	2.669.187	108.512

Houve, como se vê nos gráficos, uma baixa acentuada, em 1935.

Em 1936 e relativamente a 1934 a tonelagem baixou de 5,1% e a receita de 4,8%.

Em 1937 e relativamente a 1936 nota-se um aumento de tonelagem e um abaixamento de receitas o que se deve atribuir, em grande parte ao aumento de mercadorias pobres ou que o interesse nacional obriga a transportar a baixo preço (mi-

(1) Os números relativos a 1934 e 1935 são os dos relatórios da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e os de 1936 e 1937 dos boletins do Instituto Nacional de Estatística.

(2) Para os anos de 1924 a 1934 vêr os números da «Gazeta» de 1 e 16 de Março e 1 de Abril de 1936.

nérios, toros, etc.) e à fuga para a camionagem, das mercadorias ricas.

RECEITAS E DESPESAS DA EXPLORAÇÃO

Em 1929-1934 e 1935 os resultados da exploração foram, em contos:

	Receita	Despesa	Saldo
1929	326.280	283.610	42.670
1934	299.794	257.240	42.554
1935	288.068	252.435	35.633

Como se verifica pelo gráfico a receita em 1935, inferior à de 1934 aproxima-se da de 1932 que foi a mais baixa de 1929 para cá.

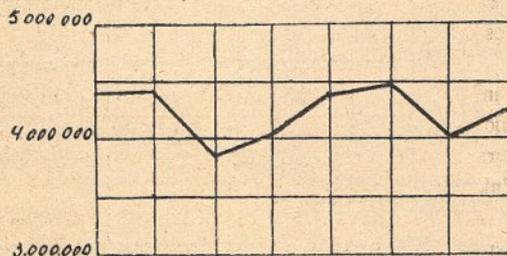
De 1929 para 1935 as receitas diminuíram de 11,7% e as despesas de 10%, isto é, a diminuição das despesas quasi que acompanhou a das receitas o que representa um apreciável esforço das Companhias.

Em 1936 a receita de passageiros e mercadorias, cuja soma pouco difere da receita total, foi de 287.161 contos, isto é, um pouco inferior à de 1935..

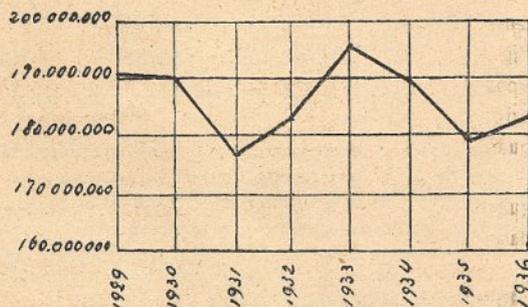
Em 1937, de Janeiro a Agosto, aquela mesma

Mercadorias

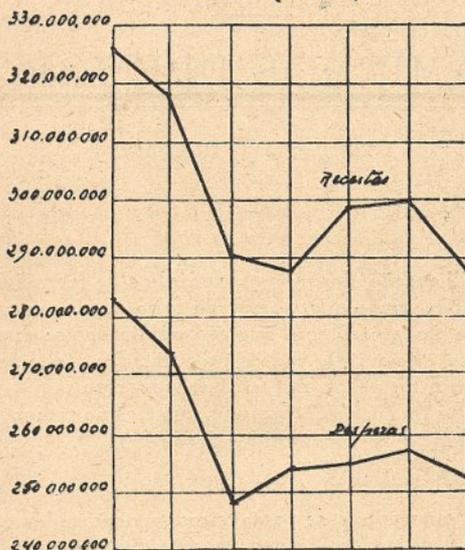
Quantidade
(Ton)



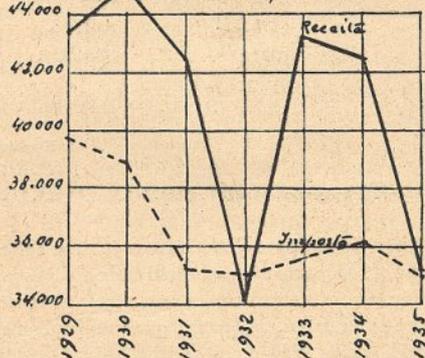
Receita (contos)



Receitas e despesas totais da Exploração (contos)



Receitas líquidas da Exploração e imposto ferroviário (contos)



receita foi de 177.678, inferior à do mesmo período de 1936 que foi de 179.360 contos.

Em resumo, no conjunto da rede, as receitas vêm diminuindo e numa proporção que já não pode ser acompanhada pela redução das despesas a não ser que se siga uma orientação completamente diferente da seguida até agora.

* * *

Desde 1930, com a queda brusca das receitas e que, mais ou menos se tem mantido, as Companhias têm vivido num regime de penúria que grandemente tem prejudicado os seus serviços que, assim, não tem tido possibilidade de se mo-

LINHAS PORTUGUESAS

Serviço internacional

Os serviços directos entre Portugal e França e outros países, passaram a estar sujeitos às seguintes disposições:

Os passageiros que desejem seguir directamente para França e além, terão de utilizar a carruagem directa (lugares comuns de 1.^a e 2.^a classes e camas) que circula entre Lisboa e Irun pelo combóio rápido n.º 51 e pelos combóios em ligação.

A esses passageiros é permitido adquirirem, nas estações habilitadas a vende-los, bilhetes de simples ida para qualquer das estações francesas, belgas ou britânicas indicadas nas tarifas n.ºs 301-302, 401 e 402 de grande velocidade. Até resolução em contrário, está suspensa a venda dos bilhetes de ida e volta prevista nas citadas tarifas.

Se a viagem fôr feita por outros combóios, terão os passageiros de munir-se de bilhetes para Irun onde terão de ocupar-se do seu seguimento bem como do das suas bagagens até Hendaye.

A estação de Hendaye está habilitada a vender bilhetes e a efectuar o despacho de bagagens para qualquer estação francesa e ainda para todas as estações belgas e britânicas indicadas como destino nas tarifas n.ºs 401 e 402 da C. P.

dermizarem nem, mesmo, em muitos casos, de se manterem convenientemente.

Se ao saldo, indicado, para o exercício de 1935 tirarmos a renda fixa a pagar ao estado pelo assentamento das suas linhas, ficará apenas 30.349 contos. O saldo em 1937 seria apenas um pouco inferior a este, tendo em vista as receitas, se se não tivesse dado o aumento, fora de todas as previsões, dos preços do carvão e aço que atingiram 60 % e 100 % respectivamente, embora nesta data tenham já baixado um pouco.

Dêste aumento de preços deve ter resultado, em 1937, um excesso de despesa certamente não inferior a 18.000 contos pelo que o saldo da exploração, neste ano, tendo em conta a renda a pagar ao Estado, não deve ir além de 12.000 contos quantia esta insuficiente para cobrir os encargos de capital e outros, obrigatórios.

Entramos assim, bem claramente, no regime de falência.

As bagagens dos passageiros que utilizem o serviço directo acima indicado poderão ser expedidas directamente para as estações de destino em França ou mais além, em conformidade com as tarifas internacionais em vigor.

As bagagens com seguimento por quaisquer outros combóios não poderão ser despachadas para estações além de Irun.

A venda de bilhetes e o despacho de bagagens é feito sem responsabilidade alguma por qualquer impedimento que os passageiros ou as suas bagagens possam sofrer no seguimento além da fronteira luso-espanhola.

Não se aceita a expedição de mercadorias para França ou além.

Os passageiros destinados a Portugal que utilizem entre Hendaye e Irun o combóio de ligação com o combóio espanhol pelo qual circula a carruagem directa com lugares de 1.^a e 2.^a classes e de camas Irun-Lisboa (chegada a Lisboa pelo combóio rápido n.º 56) poderão adquirir só em Hendaye bilhetes directos de simples ida, para Guarda, Pampilhosa ou Figueira da Foz para entrada em Portugal pela fronteira de Vilar Formoso.

Se a viagem fôr feita fora destas condições terão de adquirir-se em Hendaye bilhetes para Irun, onde, para o seguimento da viagem, terão de ser adquiridos novos bilhetes.

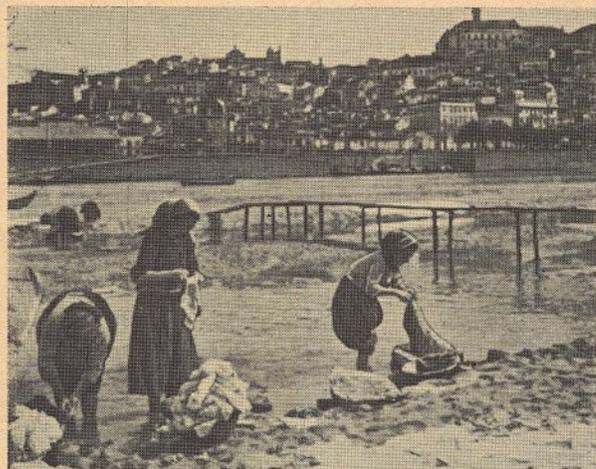
Os passageiros com bilhetes de Hendaye para Pampilhosa podem obter nessa estação ou em trânsito, sem qualquer aumento, bilhetes para o percurso excedente de Pampilhosa até Lisboa-Rossio, Entroncamento, Coimbra ou Pôrto.

Até resolução em contrário, está suspensa a venda, na Bélgica e na Grã-Bretanha, dos bilhetes de simples ida ou de ida e volta para destinos portugueses, previstos nas tarifas n.ºs 401 e 402 de grande velocidade, respectivamente.

Os portadores de bilhetes da procedência de Hendaye podem despachar as suas bagagens directamente, por via Vilar Formoso, para a Guarda, Figueira da Foz e Pampilhosa e ainda para Lisboa-Rossio, Entroncamento Coimbra ou Pôrto, quando, exibindo bilhete para Pampilhosa, declararem ser qualquer daquelas estações o seu destino.

As taxas a cobrar são as correspondentes, segundo as tarifas n.ºs 301-302 de grande velocidade.

Pelas estações francesas e de países anteriores não são expedidas mercadorias para Portugal.

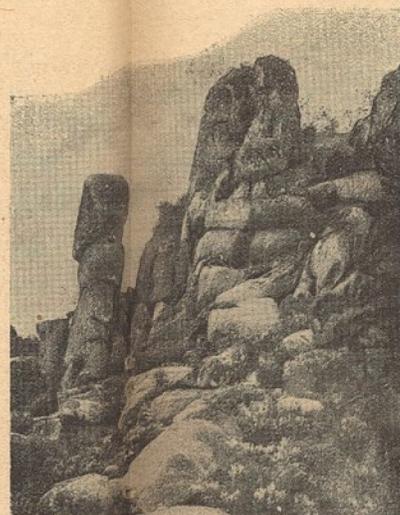


COIMBR'A—Lavadeiras do Mondego

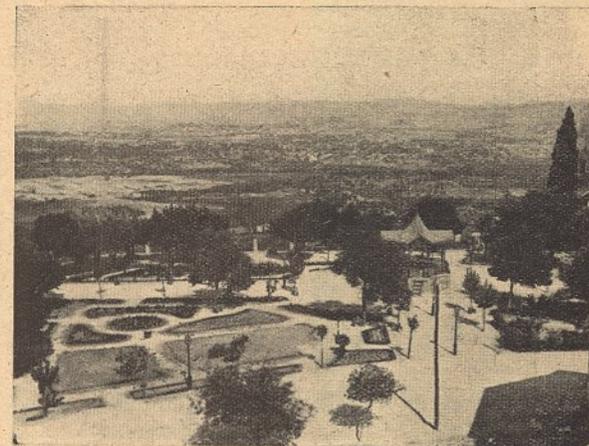
PORTUGAL



BARCELOS—Escola Elementar

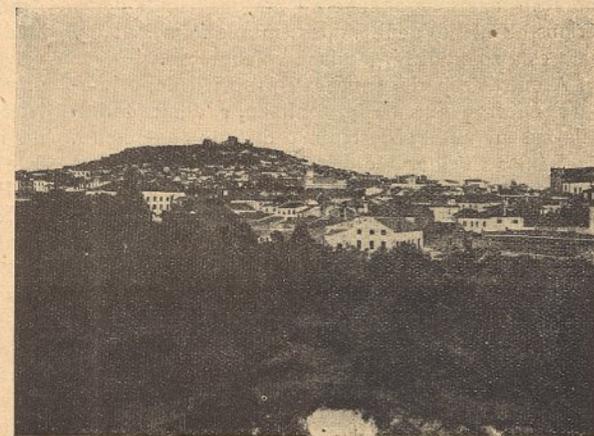


CARAMULO—Monte das Estátuas e Monte dos Penedos

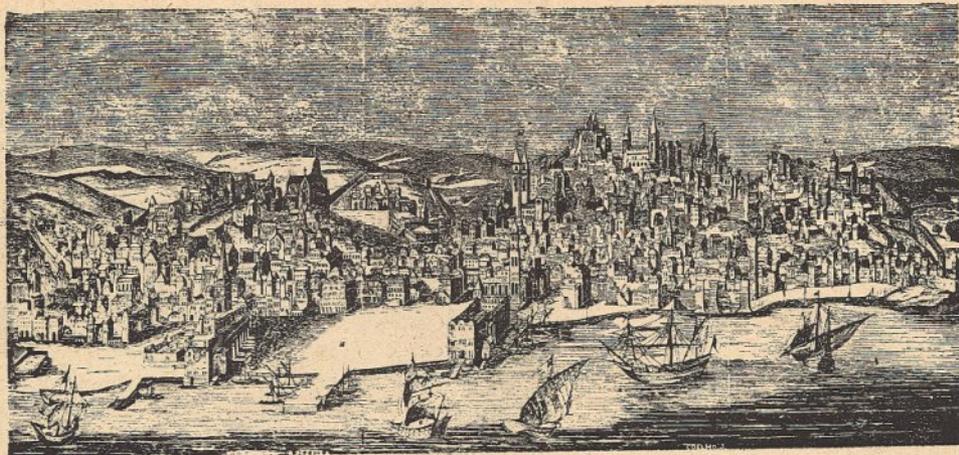


COVILHÃ—Jardim Público

TURÍSTICO



CASTELO BRANCO—Uma vista da cidade



O pôrto de Lisboa no século XVI

O PORTO DE LISBOA E AS SUAS OBRAS

Pelo Prof. de Eng.^a A. DE M. CID PERESTRELO

Senhor Presidente da Republica
Senhor Ministro das Obras Públicas e Comunicações
Senhor Administrador Geral do Pôrto de Lisboa
Minhas Senhoras e Meus Senhores:

Convidado pelo ilustre Presidente do Conselho de Administração do Pôrto de Lisboa, a vir dizer algumas palavras sôbre este pôrto e sôbre as suas obras, na minha qualidade de Professor da Cadeira de Trabalhos Marítimos, do Instituto Superior Técnico, entendo não dever escusar-me a este honroso encargo, não só pelo alto significado da comemoração que hoje aqui se celebra, mas ainda pelos termos altamente penhorantes em que foi solicitada, para esta solenidade, a minha colaboração.

A outros caberia, com mais propriedade, o honroso encargo que me foi confiado, e, dentre todos, seja-me permitido destacar o distinto engenheiro, Sr. Ramos Coelho, que depois de ter colaborado na construção do pôrto de Lisboa, esteve, desde 1907 até 1921, ao seu serviço, tendo sido seu Director durante mais de uma dezena de anos, e que um pungente desgosto, impossibilita neste momento de aqui estar.

Mas, tendo começado também neste pôrto a minha carreira de engenheiro, e tendo, pela vida fora, consagrado a estudos e a obras de portos já vinte anos de vida profissional, não podia a festa de hoje, em que se celebra o cinquentenário do início das primeiras grandes obras levadas a efeito no pôrto de Lisboa e de uma das maiores obras de

portos realizadas em Portugal, deixar de despertar em mim o interêsse de lhe trazer também a minha modesta contribuição, e por isso aqui vim.

* * *

O pôrto de Lisboa, pelas suas excelentes condições naturais de acesso, de abrigo, de extensão e de fundeadouros, pode ser considerado um dos melhores portos do mundo.

Pela sua situação geográfica, no extremo ocidental da Europa e no caminho das grandes linhas de navegação, que do norte se dirigem para as Américas, para a África e para o Oriente, pelo Mediterrâneo, pelas suas possibilidades de desenvolvimento e condições especiais para poder ser um grande entreposto dos produtos coloniais e brasileiros e ainda pela sua posição em relação às linhas de navegação aérea que cruzam o Atlântico, tem este pôrto diante de si as mais rasgadas perspectivas.

Pôrto ao mesmo tempo comercial e militar, pôrto de escala e testa de linha, pôrto de armamento, de cabotagem, de distribuição e de pesca, é — como já tive ocasião de dizer algures — sobretudo como pôrto de trânsito, que o pôrto de Lisboa deve ser considerado, para servir não só o seu hinterland natural, que é não só o País, mas uma parte da Espanha, para quem devem tender, num futuro próximo, as noesas aproximações económicas, e ainda para desempenhar o grande papel de Cais da Europa.

O pôrto de Lisboa não é, porém, apenas, o nosso

melhor e o nosso maior pôrto. Na economia do País êle é um dos seus mais ricos e poderosos factores. Por êle se faz a maior parte das nossas importações e exportações, como a maior parte do nosso tráfego postal, com o estrangeiro e do nosso comércio marítimo; por êle se intensificam as nossas relações e se exerce uma parte da nossa soberania. As suas épocas de grandeza e de prosperidade acompanharam sempre as da nação, e do seu progresso depende, ainda que indirectamente, o progresso do País.

* * *

Não cabe no reduzido ambito de uma palestra a história do pôrto de Lisboa.

Feita até 1907 pelo engenheiro Adolfo Loureiro,

aos meados do século XVIII, e a maior parte das quais o grande terramoto destruiu.

As margens do rio, cujos braços e esteiros penetravam ainda alguns séculos atrás nos vales secundários, hoje felizmente aterrados, deviam ter, em épocas passadas, o aspecto lastimoso que lhe davam a falta de consolidação e os dejectos que para ali eram lançados. E só, pouco a pouco, essas margens se foram corrigindo, dando lugar a aterros e docas, que avançavam sôbre os antigos armazens ou tercenças, outrora banhados pelo rio.

Os estaleiros de construção naval, como os lugares de embarque ou desembarque, estendiam-se um pouco por tôda a parte, desde a histórica Ribeira das Náus, aos reconditos da margem esquerda,



Aspecto da parte central do pôrto

na sua monumental obra sôbre os portos marítimos do Continente e Ilhas Adjacentes, ela bem merece que um outro cronista, de igual envergadura, a complete.

Mas nesta comemoração, que hoje se realiza, é por certo bem cabida, se não a história, pelo menos um pequeno resumo dos factos mais notáveis que à construção do pôrto se referem e que a ela se seguiram, até aos nossos dias, neste meio século que agora se completa.

Ligado aos factos mais importantes da nossa história militar e marítima, ao pôrto de Lisboa coube um importantíssimo papel nas nossas conquistas e descobertas. Nele se construíram e se armaram a maior parte das gloriosas armadas que foram em demanda de novas terras e que fizeram dêste pequeno País, o grande império marítimo dos séculos XV e XVI.

Como em todos os nossos outros portos, foram, pode dizer-se, de caracter exclusivamente militar, as obras que se executaram no pôrto de Lisboa, até

onde os estaleiros da Azinheira e de Vale do Zebro, tiveram uma grande fama.

O pôrto de Lisboa era no entanto considerado o melhor que havia, e tão bom era êle que se julgava que a arte e a técnica jamais poderiam fazer melhor do que a natureza havia feito.

E mais do que um século foi necessário, desde o primeiro projecto de obras de que há notícia, elaborado pelo engenheiro húngaro Carlos Mardel anteriormente a 1755, e onde se previa a construção de um grande arsenal para a Marinha, em Alcântara, até ao projecto dos engenheiros Matos e Loureiro, que serviu de base, em 1886, ao concurso para a execução das primeiras grandes obras do pôrto.

Dentre os projectos apresentados neste intervalo de mais de um século, merecem especial referência: — O projecto, apresentado em 1855, pelo conde Clrange du Lucotte, que se propunha construir um caminho de ferro para Cintra, partindo do Cais do Sodré e várias obras na margem do Tejo, e a

quem foi concedido além da exploração desse caminho de ferro, a dos terrenos que conquistasse ao rio e onde se propunha abrir docas e construir praças e jardins montando em Pedrouços um grandioso estabelecimento para banhos, e cujo contrato, em virtude das oposições levantadas, foi rescindido em 1861; o dos engenheiros conde de São Januário e Mendes Guerreiro, apresentado em 1869, depois de vários pedidos de concessão para obras, feitos por diversos estrangeiros, entre os quais figurava de novo o conde de Lucotte; o do francês Tomé de Gramont, datado de 1870, que previa a construção de uma grande avenida marginal entre o Terreiro do Paço e Alcântara, onde ficaria situado um grande

construção de muros-cais, aterros, docas e de um caminho de ferro na margem do Tejo, e que foi depois anulada por não terem os concessionários apresentado em devido tempo os seus projectos; os dos engenheiros ingleses Abernethy e John Coode, que vieram a Portugal, convidados pelo nosso Governo, para o estudo dos portos de Lisboa e do Pôrto; os dos engenheiros Valadas, Golla e Miguel Pais — que foi também o auctor do primeiro projecto da ponte sobre o Tejo — e finalmente os engenheiros Pereira da Silva, Hersent, Reeves, Guérard e Fourmont, depois do plano elaborado pela comissão nomeada em 1883, para o estudo dos projectos anteriores e elaboração de um



A Doca de Alcântara vista do nascente

parque, e a urbanização dos terrenos conquistados ao Tejo, destinado para o tráfego comercial do pôrto a parte de montante, construindo-se para isso em frente de Xabregas e do Poço do Bispo uma grande doca de flutuação, a que uma outra doca de marés daria acesso; o da Comissão, nomeada em 1871 e que abrangia não só a margem direita, na parte compreendida entre o Beato e Belem, mas ainda a parte da margem esquerda, que vai do Pontal de Cacilhas à Trafaria, e onde se previa a construção, na margem direita, de nove docas para abrigo e três para reparação de navios, e, na margem esquerda, a de duas docas para abrigo de embarcações; o do engenheiro naval Vasconcelos Correia, que previa a construção de um sistema de molhes flutuantes, formando docas de abrigo; o do capitalista Moser, a quem, juntamente com outros, chegou a ser feita em 1876 uma concessão para a

plano definitivo de melhoramentos do pôrto, e ainda para indicar os meios para a sua realização e apreciar as vantagens dêles provenientes.

* * *

Em 1885 foi publicado o primeiro projecto de lei da iniciativa do grande estadista e ilustre homem de ciência, António Augusto de Aguiar, relativo à execução das obras da 1.^a secção do pôrto de Lisboa e ao seu financiamento, na base do plano geral estudado pela comissão de 1883, e, quasi simultaneamente, pelos empreiteiros franceses Arnault e Hersent era apresentada uma proposta para a execução das referidas obras, para as quais o Governo preferiu, porém, abrir concurso, nos termos da lei. A êsse primeiro concurso foram apresentadas seis propostas — sendo 3 de grupos ou entidades portu-

guesas e 3 de estrangeiros — que foram julgadas inaceitáveis sendo o concurso anulado.

Novos estudos se fizeram depois sob a direcção do distinto engenheiro Mendes Gerreiro, cujo nome, como o de tantos outros notáveis engenheiros da época, ficou ligado à grande obra realizada no porto Lisboa, e que, em 1886, apresentou um novo projecto, que, depois de devidamente apreciado pela Junta Consultiva de Obras Públicas, deu lugar à nomeação dos engenheiros Matos e Loureiro para a elaboração do projecto e das novas bases para o concurso, que, em Dezembro de 1886, foi aberto. Uma única proposta, a do empreiteiro Hersent, foi apresentada a esse concurso, e tendo sido julgada em condições de ser aceite, foram-lhe por portaria de 9 de Abril de 1887, adjudicadas as obras, pela quantia de 10.790 contos, o que hoje representaria cerca de 300 mil contos. Alguns meses depois, no dia 31 de Outubro, sendo ministro das Obras Públicas o illustre estadista Emídio Navarro, realizava-se com a maior solenidade, a inauguração dos trabalhos, que hoje aqui celebramos.

* * *

Feita assim uma rápida resenha dos antecedentes da construção — que uma exposição retrospectiva dos projectos, e que não foi possível fazer-se, teria tornado mais interessante — vejamos, também muito rapidamente, o que foi essa construção.

As obras a executar compreendiam, como as anteriormente projectadas, a regularização da margem, desde Santa Apolónia até ao Caneiro de Alcântara, a que se seguiu depois a parte correspondente à 2.ª Secção do porto, feita pelo mesmo empreiteiro, para a construção do caminho de Ferro do Cais do Sodré a Cascais, e que vai do Caneiro de Alcântara à Torre de Belém; a construção de cinco docas de abrigo, de um ante-porto, e de duas docas para reparação de navios; a dos muros exteriores de acostagem e de abrigo, dos aterros necessários para a obtenção dos terraplenos e doulras obras accessórias, além do fornecimento e montagem do equipamento do porto, como guindastes, linhas férreas, pontes móveis, desembarcadouros flutuantes, telheiros e armazens para mercadorias, etc..

As docas de abrigo seriam construídas uma em Alcântara, outra em Santos e as restantes, uma junta ao Arsenal de Marinha e as outras junto à Alfândega e ao Terreiro do Trigo. A doca de Alcântara seria de flutuação e servida por uma eclusa, abrindo no ante-porto, que ficaria entre esta e a doca de Santos. As docas de reparação, primitivamente projectadas no extremo oeste da doca de Alcântara, foram depois construídas, como é sabido, na Rocha de Conde de Óbidos.

Na execução das obras surgiram várias dificuldades devidas principalmente à pouca consistência dos fundos, constituídos por espessas camadas de

lodo, tendo o empreiteiro Hersent, imaginado para a construção dos muros exteriores um novo tipo de fundações, consistindo no emprêgo de pilares descontínuos, fundados pelo ar comprimido e sobre os quais assentou muro contínuo de paramentos bem trabalhados, que todos V. Ex.^{as} conhecem.

O sistema, usado pela primeira vez em Lisboa e simultaneamente em Bordeus, onde o empreiteiro Hersent era igualmente o adjudicatário das obras de construção do porto, teve depois um largo emprêgo em obras marítimas sendo ainda há pouco usado na reconstrução do molhe de Santos e estando a sê-lo agora na construção de parte do cais da 3.ª Secção a montante de Santa Apolónia.

E, ao mesmo tempo que as dificuldades de ordem técnica, as dificuldades financeiras, provenientes da grave crise que desde 1891 o País atravessou, vinham dificultar cada vez mais o bom andamento dos trabalhos, obrigando o Estado em Julho de 1892, a tomar conta da execução das obras que só cerca de dois anos depois, em Maio de 1894, foram novamente confiados ao empreiteiro Hersent, depois de longas e complicadas negociações.

O novo contracto, celebrado entre o Estado e o empreiteiro, desobrigou este do encargo da construção de determinadas partes da obra, ao mesmo tempo que lhe concedia a exploração comercial, pelo prazo de dez anos, das obras tanto executadas como a executar.

Novas dificuldades surgiram posteriormente e deram lugar a uma nova arbitragem, levada a efeito em Julho de 1902, e em que liquidaram todas as questões emanentes da empreitada e se concedeu ao empreiteiro a ampliação, por mais três anos, do prazo para a exploração comercial do porto.

* * *

Terminada a exploração feita pelo empreiteiro, e que para o progresso e desenvolvimento do porto foi certamente prejudicial, foi em 7 de Maio de 1907, inaugurado o novo regime administrativo, entregando-se o porto a um Conselho de Administração Autónomo, e no qual se achavam representadas as entidades que mais directamente contactavam com elle, como eram o comércio, a indústria, a navegação e os caminhos de ferro.

Este regime de autonomia, que mais tarde havia de ser seguido na administração dos outros portos do País, com a criação das Juntas Autónomas, representou uma interessante inovação, preconizada desde 1905, no X Congresso Internacional de Navegação, e em que o porto de Lisboa precedeu a maior parte dos grandes portos, que hoje têm esse regime, e designadamente o porto de Londres — o maior porto do mundo — que só em 1909 criou o seu «Port of London Authority» instituição idêntica e que ainda hoje o rege.

(CONTINUA)

TEATROS E CINEMAS

EDEN TEATRO — Fanfarra

Mais uma Revista nos aparece em cena, no magnífico Eden Teatro.

Casa cheia na primeira representação de uma peça dispendiosíssima, cheia de cores e ricamente posta.

O levantar do pano de ferro assusta-nos com o seu enorme ruído, mas é tudo uma questão de óleo.

Há bom e mau, o que é natural — mas o mau não interessa e de bom temos de apreciar aquele magestoso quadro «A Severa», magnífica aguarela que enche de beleza os espectadores, por muito exigentes que sejam e onde a Maria das Neves nos dispõe bem com o seu dizer de grande artista; as Ruas de Lisboa também é um quadro rico e cheio de beleza, alegrando a vista os artísticos vestidos que envergavam as figuras de destaque da companhia.

A apoteose do primeiro acto é cheia de vida, variada de música alegre e bem entoada.

Em números alegres marcam seu lugar o «Professor de dança», realização magnífica de Eugénio Salvador e que Costinha aproveita com grande partido.

A piada que se segue ao «Ventre da Cidade» devia desaparecer bem como aquele quadro em que misteriosamente aparece uma junta de bois, casas isoladas, rebanho de carneiros e outras coisas mais que provocam risota e não deixam ouvir a Maria das Neves.

Lopo Lauer, que é um realizador magnífico, tem peça para algumas semanas.

O desempenho de Fanfarra foi entregue aos artistas Maria das Neves, Elisa Carreira, Filomena Casado, Maria Benard, Luiza Durão, Arminda Martins, Maria Ema, Aida Uitz, Deolinda de Macedo, Lucinda Trindade, Renée de La Cerda, Carlota Calazans e Constança Maria.

E, no elemento masculino Costinha, Alvaro de Almeida, Santos Carvalho, Salvador, Carlos de Sousa, Agostinho Lagos, António Gonçalves, Vitor Costa, Amaro Pinheiro e Humberto.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL—21,50—«Recompensa».
AVENIDA—21,50—«O Escorpião».
EDEN—20,45 e 25—«Fanfarra».
VARIEDADES—20,50 e 25—«Olaré quem brinca!».

CINEMAS

POLITEAMA—21,15—«O diamante azul».
S. LUIZ—21,50—«Nasceu uma estrela».
COLISEU—21,50—«Faiçãos».
CONDES—15 e 21,50—«A casaca verde».
ODÉON—15 e 21,50—«A vivenda trágica».
PALÁCIO—21,50—«A vivenda trágica».
CHIADO TERRASSE—15 e 21,15—«Demónios do mar».
LYS—21,15—«Demónios do mar».
CAPITÓLIO—21—«A vida de boémia».
PARIS—15 e 21—«A comédia dos acusados».
JARDIM-CINEMA
OLIMPIA—Das 14 às 24 horas—Sempre novos programas.
ROYAL—15 e 21—«Maria Papoila».
REX—15 e 21,15—«Almas em perigo».
EUROPA—21—«Noite de glórias».
SALÃO IDEAL (Loreto) Das 18 às 24—Sempre novos programas
IMPERIAL—Rua Francisco Sanches.
MAX-CINE—Rua Barão de Sabrosa.
SALÃO PORTUGAL—21—«Maria Papoila».
PALATINO—21—«Maria Papoila».
PROMOTORA.
CINE-ROSSIO.
EDEN-CINEMA
CINEMA-RESTAURADORES.

JARDIM ZOOLOGICO—Exposição de animais.



Luiza Satanela, que dizem regressar brevemente do Brasil

Engraxe sò com

MIMI

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L.^{da}

Avenida 24 Julho, 102



LISBOA

Os Nossos Mortos

JOSÉ AGOSTINHO

Pelas 11,30 do dia 13, faleceu na sua residência, rua da Ilha Terceira, 31 r/c., o sr. José Agostinho, escritor muito conceituado e um dos brilhantes colaboradores do jornal «A Voz».

José Agostinho contava 72 anos de idade; era natural de Lamego e filho de Agostinho Augusto de Oliveira e D. Maria de Jesus Oliveira.

O funeral do desditoso amigo realizou-se para o Cemitério Oriental com grande acompanhamento composto por centenas de pessoas de todas as categorias sociais.

* * *

Algumas notas biográficas transcritas do nosso colega «A Voz»:

Muito cedo começou a escrever na Imprensa e a publicar livros que foram muito estimados, pela erudição que revelam.

Cultivou todos os géneros literários:

Em verso deixou o poema de estrofes grandiloquentes — «Cristo» — que a crítica de vários países celebrou com palavras de entusiasmo; «Poema do lar», «Poema da paz», «O judeu errante», etc.

Como historiador dizem dos seus meritos a «História de Portugal, 1820-1910», dois grossos volumes, que completam a obra e o plano de Schaeffer; o grosso volume da «História da Literatura Portuguesa»; as «Noites do Avôzinho», cinco volumes encantadores, em que a História de Portugal é contada aos jovens, etc.

O romance histórico foi também cultivado por José Agostinho: «Tragédia Marítima», «Tiradentes», «Afonso de Albuquerque», «O caminho das lágrimas», «Rei infame», etc.

O romance de costumes está representado na sua vasta bibliografia por uma obra estimada — «Padre António».

A bibliografia também solicitou a sua pena laboriosa, que escreveu «A Rainha Santa de Portugal» e «A Santa dos Impossíveis».

A crítica literária e filosófica enriqueceu-se com as suas obras: «Camilo e a sua psicologia», «Eça de Queiroz», «Obras Postumas de Eça de Queiroz e a crítica», «Alexandre Herculano», etc.

As questões sociais mereceram-lhe páginas de sã doutrina: «A escola sem Deus», «A religião e a arte», «O cristianismo e a questão social», etc.

Sobre aspectos sociais do nosso país tiveram muita voga dois livros que publicou com o título: «O homem em Portugal» e «A mulher em Portugal». Firmava estas obras com pseudónimo de Vitor de Moigenie.

Foram muito apreciadas também as obras de sã

e optimista filosofia, que escreveu parte com o pseudónimo de Daniel Burst Ross.

Foi muito estimada a sua obra «A Chave dos Lusíadas», edição dos «Lusíadas» parafraseados e anotados.

Trabalhador incansável, deixou perto de 200 volumes — originais ou traduções — e espalhou colaboração por numerosas jornais e revistas. Há cerca de 15 anos que fazia a crítica literária na «Epoca» e depois em «A Voz». Os nossos leitores conhecem bem quanto a sua pena era douta e honesta.

José Agostinho nunca pensou muito nos aspectos materiais da vida. E assim chegou pobre ao fim duma vida de intenso trabalho. Só nos últimos anos — há cinco ou seis anos — um grupo de amigos lhe obteve uma colocação humilde no Ministério da Instrução. Mas estava quasi no limite da idade. Dois anos depois atingiu os 70 anos.

* * *

Os seus ultimos anos decorreram numa pobreza envergonhada, que o escritor suportava cristãmente, compensando-se com os sorrisos da sua encantadora netinha e com o convívio dos seus queridos livros.

Deus tenha a sua alma em descanso.

A sua viúva, sr.^a D. Olinda Cerdeira de Oliveira, a sua filha e a seu genro, os nossos sentidos pêsames.

ALBERTO BESSA

Alberto Bessa, nosso velho e estimado colega, que durante muito tempo dedicou a sua vida ao jornalismo, morreu, com 76 anos, na sua residência, travessa do Calado, 17, 1.º, ao Caminho Debaixo da Penha.

Depois de haver demonstrado as suas qualidades em diferentes jornais do Pôrto, Alberto Bessa surgiu, em 1896, em Lisboa, ingressando na redacção de «O Século», a convite de Silva Graça. De então

até 1932, não deixou de trabalhar na Imprensa da capital, destacando-se a sua actuação nos jornais «Diário de Notícias», «Diário», «Jornal das Colónias», «Zoofilo», «Revista Industrial e Comercial». Em «O Jornal do Comércio e das Colónias», trabalhou durante 22 anos, catorze dos quais como seu director,



ALBERTO BESSA

Colaborou em várias revistas entre as quais nos ocorrem: «Serões», «Civilização», «O Tripeiro», «Magazine Bertrand», e ainda do «Diário de Lisboa» e da «Capital». Fundou «A Nossa Pátria» e foi correspondente dos jornais «Voz Publica», «Jornal de Notícias», «O Norte» e «Correio do Norte», todos do Pôrto; «Bejense», de Beja e «Partido do Povo», «Conimbricense», e «Gazeta de Coimbra», todos de Coimbra, além da «Revista Política e Parlamentar», de Madrid.

Alberto Bessa redigiu o «Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal»; tomou parte no Congresso Internacional de Turismo, fez parte da comissão organizadora da «Semana de Camões» e da comissão que organizou as comemorações do Centenário de Vasco da Gama; foi chefe dos escritórios da Sociedade Protectora dos Animais, publicando, por esse tempo, um livro com o título «O Ano Zoófilo».

Escreveu mais: «Garrett dia a dia», contendo todas as efemérides da vida e obra do poeta e foi secretário e depois director do «Boletim da Sociedade Literária Almeida Garrett». Trabalhou com ardor, ao lado do conde de Valenças, seu amigo, para a realização da apoteose ao autor do «Frei Lujz de Sousa».

Era condecorado com a comenda de Nossa Senhora da Conceição e sócio da Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Pôrto. São da sua autoria, entre outras, as obras: «Almeida Garrett no Panteon dos Jerónimos», «Quem foi Almeida Garrett», «Jornalismo, esboço histórico da sua origem e desenvolvimento até os nossos dias», «Enciclopédia do comerciante e industrial», «A giria portuguesa», dicionário de calão.

Á viúva do extinto, sr.^a D. Felismina Bessa e à filha, neto e genro de Alberto Bessa, apresentamos as nossas sinceras condolencias.

BRINDES E CALENDÁRIOS

Da firma Edouard Dalphin, do Pôrto, representante da importante fábrica da Suíça Brown, Boveri & C.^a (Sociedade Anónima) recebemos um interessante calendário, que agradecemos.

— Do sr. João Nunes de Sequeira, de Santo António das Areias, recebemos também dois calendários e dois mapas de Portugal com a nova divisão Administrativa, que também agradecemos.

SAPEC

Vende os melhores ADUBOS para Trigos, Milhos, Vinhas, Batatas, Arroz, Oliveiras, Hortas e Pomares.

Consulte sempre os preços dos Adubos SAPEC

Depósitos Agências e Revendedores por todo o Paiz

Delegação de Vendas

SAPEC

LISBOA — R. dos Fanqueiros, 121, 1.º Grandes Fábricas em Setúbal
Telefones 2 4121-22-25

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Banco de Portugal — Serviço de Estatística e Estudos Económicos.—Boletim n.º 18

Recebemos o *Boletim n.º 18* do Serviço de Estatística e Estudos Económicos do Banco de Portugal, em cuja leitura os interessados encontrarão um precioso serviço de informação sobre câmbios e movimento, taxas de desconto dos principais bancos emissores, cotações do ouro e da prata em Londres, etc..

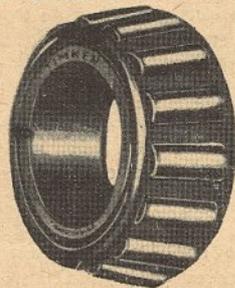
Direcção Geral dos Serviços de Viação
Relatório referente ao ano de 1936

Divide-se em sete partes o *Relatório* presente, que respeita ao ano de 1936.

É um documento notável, que pelas informações e números dados pode até inspirar a redacção de artigos de alto interesse jornalístico, pois que a par do movimento de veículos, das quantias de óleos e gazolinas que se importaram, do cadastro geral dos veículos automóveis do país, dá-nos um mapa das compensações abonadas às Câmaras Municipais, nos termos do decreto n.º 17.813, e relata-nos, ainda, o número e causas dos acidentes ocorridos.

É um aspecto da actividade do país e ilhas adjacentes, que vale a pena consultar.

TIMKEN



Rolamentos de esferas e de rolos
PARA TODOS OS FINS

Fabricados com aço especial de alta qualidade

REPRESENTANTES:

C. SANTOS, L.^{DA}

RUA DO CRUCIFIXO, 57—LISBOA

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Fevereiro de 1898

Tracção electrica em Lisboa

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

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

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

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

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

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

«Chegam sempre morosas a Lisboa as innovações.»

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

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

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

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

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

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

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

Não podemos acompanhar de commentarios todas as considerações d'este folheto, por isso saltaremos á curiosa declaração da pagina 54 em que são transcriptos uns periodos de outro relatório de um vereador actual defendendo-se da accusação de terem concedido monopolio á companhia Carris quando impuzeram aos carros de outras companhias o estúpido imposto de 500\$000 por anno, cada um.

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

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

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

E mais do que isso:

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

Singular troca de papeis esta!

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

RAFAEL LOPES, L.^{DA}

Ferragens e Ferramentas—Louças de ferro esmaltado e estanhado — Zinco, estanho e chumbo — Redes de Arame — Tornos e Engenho de furar — Mangueiras e artigos de borracha — Arame de bicos, etc.—Cabo de arame e apetrechos maritimos
R. de S. Paulo, 43 a 47-T. dos Remolques, 50 e 52
Telefone 2 6938 LISBOA

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 15, II série, de 19 de Janeiro de 1958, publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27-665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 15 do corrente, o projecto de aviso ao público (1.º aditamento ao aviso A n.º 90) tornando extensivo ao apeadeiro de Faria o despacho de pequenos volumes ao abrigo da tarifa especial n.º 8/108, de grande velocidade, proposto pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, concessionária da linha do Vale do Vouga.

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

O «Diário do Governo», n.º 17, II série, de 21 de Janeiro de 1958 publica o seguinte:

Por portaria de 10 do corrente mês, visado pelo Tribunal de Contas em 14:

Reformados, ao abrigo do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16-242, de 17 de Dezembro de 1928, ficando com direito às pensões mensais que se indicam, os funcionários abaixo mencionados:

Da rede do Sul e Sueste:

António Marques Antunes, antigo segundo oficial e actual escriturário de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, com a pensão de 477\$41.

António Neves Costa, maquinista de 1.ª classe, com a pensão de 905\$16.

Manuel Vieira (1.º), guarda-freio de 3.ª classe, com a pensão de 314\$65.

Da rede do Minho e Douro:

Joaquim da Silva (1.º), condutor de 1.ª classe, com a pensão de 620\$87.

Albino Teixeira, vigilante com a pensão de 846\$55.

(São devidos emolumentos, nos termos do disposto no decreto n.º 22-257).

O «Diário do Governo», n.º 19, II série, de 24 de Janeiro de 1958, publica o seguinte:

Declara-se que, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 17 do corrente mês, foi autorizado o condutor de material circulante do quadro permanente desta Direcção Geral, António Nunes Correia, a exercer, em comissão extraordinária de serviço público, ao abrigo do disposto no § único do artigo 75.º do Código Administrativo, as funções de presidente da Câmara Municipal de Setúbal. (Não necessita de anotação ou visto do Tribunal de Contas).

O «Diário do Governo», n.º 21, II série, de 26 de Janeiro, publica o seguinte:

Por despacho de S. Ex.ª o Ministro, de 26 de Novembro findo, anotado pelo Tribunal de Contas em 9 do corrente mês: Bernardo da Rocha Páris Espregueira, engenheiro civil

contratado — rescindido o respectivo contrato, a partir de 31 de Dezembro findo. (Não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22-257).

Por contrato de 10 do corrente mês, visado pelo Tribunal de Contas em 21:

Aníbal Simões Pedro — nomeado, mediante concurso, escriptorário de 2.ª contratado, do quadro permanente desta Direcção Geral, ao abrigo dos artigos 21.º, 25.º e 27.º do decreto n.º 27-256, de 25 de Novembro de 1956. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22-257).

Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Governo», n.º 17, II série, de 21 de Janeiro de 1958, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19-881, de 22 de Maio de 1951, aprovar o projecto, rectificado, da variante e ponte da Magra, entre os quilómetros 257,625.90 e 258,298.14 da linha do Sul.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19-881, de 22 de Maio de 1951, aprovar, para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto, o processo de expropriação de uma parcela de terreno com a superfície de 160 metros quadrados, situada entre os quilómetros 68,174.55 e 68,224.55 da linha do Douro, necessária à execução da variante e viaduto das Quebradas.

Repartição de Material Circulante

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja nomeada uma comissão composta dos engenheiros António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento e Joaquim Camilo Fernandes Alvares e condutor de material circulante Salvador de Almeida, todos funcionarios da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de proceder à recepção provisória da empreitada da instalação eléctrica de iluminação das novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, adjudicada, por contrato de 25 de Outubro de 1955, à firma Construções e Reparações Eléctricas, Limitada, pela importância de 135.646\$70.

ANÚNCIOS OFICIAIS

O «Diário do Governo», n.º 10, III série, de 13 de Janeiro de 1957, publica o seguinte:

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste)

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por José Martins Cordeiro, assentador, reformado n.º 2-079, falecido em 4 de Dezembro de 1937, à se habilitam, nesta data, Maria Antónia de Jesus, Maria, Damião e Luiz, viúva e filhos do referido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 2:079 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), assentador José Martins Cordeiro, aos quais se habilita, nesta data, Maria Antónia de Jesus, Maria, Damião, Luiz, José e Lucília, viúva e filhos do referido reformado.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

Caixa de Reformas e Pensões**ÉDITOS DE TRINTA DIAS**

A contar da publicação do presente anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de António dos Santos, assentador, Divisão de Via e Obras, contribuinte n.º 5:165, à pensão de sobrevivência por ele legada como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do regulamento de 1908, concorrendo à sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimentos, de Maria Paula dos Santos, Amélia Paula dos Santos e Deolinda dos Santos, viúva e filhas solteiras.

Findo este prazo, será tomada deliberação na conformidade das disposições do citado regulamento, para os devidos efeitos.

O «Diário do Governo», n.º 15, III série, de 17 de Janeiro de 1938, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses**ADMINISTRAÇÃO**

Amortização de obrigações no ano de 1937

Em cumprimento do disposto no § 6.º do artigo 5.º dos estatutos em seguida se publica a numeração das obrigações desta Companhia que foram compradas para a dita amortização no ano de 1937.

Obrigações da linha de Setúbal a Vendas Novas**Amortização ordinária do ano de 1736**

326	1
771 a 771	5
4:561 a 4:580	20
12:751 a 13:550	800
	<u>826</u>

Estas 826 obrigações não vencem juro desde o ano de 1937, cupão n.º 11, e estão devidamente canceladas e anuladas e deixaram de ser encargo da Companhia.

O «Diário do Governo», n.º 15, III série, de 19 de Janeiro de 1938, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

Caixa de Reformas e Pensões**ÉDITOS DE TRINTA DIAS**

A contar da publicação do presente anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos

Caminhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de Manuel Rodrigues, que também usava e era conhecido por Manuel Rodrigues Quintas, chefe do distrito n.º 140, Divisão de Via e Obras, contribuinte n.º 3:892, à pensão de sobrevivência por ele legada, como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do regulamento de 1908, concorrendo à sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimentos de Maria da Silva Leal Quintas, Maria Emília da Conceição Quintas, Guilhermina da Silva Quintas, Cidália da Silva Quintas, Corália Feliciano da Silva Rodrigues, Manuel Rodrigues Quintas Júnior, António Cipriano Rodrigues Quintas e José da Silva Quintas, viúva, filhas solteiras e filhos menores.

Findo este prazo, será tomada deliberação na conformidade das disposições do citado regulamento, para os devidos efeitos.

O «Diário do Governo», n.º 18, I II série, de 22 de Janeiro de 1938, publica o seguinte:

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste)**ÉDITOS DE TRINTA DIAS**

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de 30 dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por António Pedro Ramos, maquinista de 3.ª classe, reformado n.º 1:957, falecido em 25 de Dezembro de 1937, à qual se habilitam, nesta data, Rosa Baptista Ramos e Alda, viúva e filha do referido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

(Minho e Douro)

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por António Coelho de Lacerda, sub-chefe de exploração, reformado, falecido em 20 de Dezembro de 1937, à qual se habilitam, nesta data, Rosa Cândida da Silva Lacerda, Celeste Aurora Lacerda e Rosa Margarida Lacerda, viúva e filhas do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Hermínio António de Jesus, revisor, reformado, falecido em 27 de Dezembro de 1937, à qual se habilita, nesta data, Maria da Conceição Almeida, Hermínio e Carlos, viúva e filhos do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e

Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Lourenço Marques, ferreiro, reformado, falecido em 14 de Dezembro de 1937, à qual se habilitam, nesta data, Rosa Ferreira de Brito, Bernardette Maria, Amélia e Hercílio, viúva e filhos do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio na «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou parte da pensão de sobrevivência legada por José Pereira de Alpoim Meneses, chefe de estação, reformado, falecido em 9 de Janeiro de 1938, à qual se habilitam, nesta data, Albina Pereira da Cunha e Branca de Alpoim Meneses, viúva e filha do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 1:937 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), maquinista de 3.ª classe, António Pedro Ramos, aos quais se habilitam, nesta data, Rosa Baptista Ramos, Alda, José e Graciana, viúva e filhos do referido reformado.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

O «Diário do Governo», n.º 20, III série, de 25 de Janeiro de 1938, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

Caixa de Reformas e Pensões

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação do presente anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos

Caminhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de Henrique Cerdeira, arquivista de 1.ª classe, Divisão de Exploração, contribuinte n.º 2:216, reformado n.º 1:430, à pensão de sobrevivência por ele legada, como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do regulamento de 1887, concorrendo à sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimentos de Adelaide Martins Cerdeira, viúva.

Findo este prazo, será tomada deliberação na conformidade das disposições do citado regulamento, para os devidos efeitos.

O «Diário do Governo», n.º 21, III série, de 26 de Janeiro publica o seguinte:

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado (Minho e Douro)

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Mário Pires de Queiroz, maquinista reformado, falecido em 11 de Dezembro de 1937, à qual se habilitam, nesta data, Margarida Magalhães Queiroz e Maria da Conceição Magalhães Queiroz, viúva e filha do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por António Meneses, assentador reformado, falecido em 1 de Janeiro de 1938, à qual se habilitam, nesta data, Antónia da Costa Gomes e Maria da Costa Gomes, viúva e filha do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

== ÉSTE NÚMERO FOI VISADO ==
== PELA COMISSÃO DE CENSURA ==

BETONEIRAS

«RANSOME-RAPIER»

A melhor fabricação inglesa

FASSIO, LTD. Rua Jardim do Regedor, 20-32 LISBOA
 Telefone 20004/5

1, Rua Eugénio dos Santos, 5

LISBOA

FRANCISCO RAMOS

FERRAGENS - Telef. 21762

(Vulgo Rua de Santo Antão)

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
 LISBOA
Sempre Sortes Grandes!



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

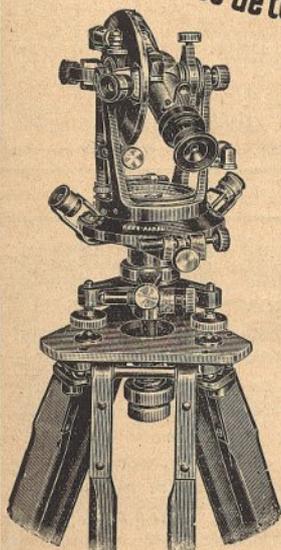
SUCURSAL NO PORTO

Avenida dos Aliados, 54



Kern
AARAV
SUISSE

Boîtes de compas de précision



INSTRUMENTOS
DE PRECISÃO

Kern
AARAV

TAQUEÓMETROS

ALIDADES

TEODOLITOS

BINÓCULOS

Vendas a retalho
em tôdas as casas
da especialidade

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

CORONIN

É a marca da mais
económica, resistente
e duradoira tinta de
esmalte holandeza

AGENTE EM PORTUGAL

JULIO DE FREITAS

R. S. NICOLAU, 13, 2.^o ESQ.^o

Telefone 29776

LISBOA

Diabéticos

É Imperdoável actualmente ficar-se diabético

Para curar a diabetes não existe na ciência moderna processo mais certo e eficaz que as curas fito-terápicas (tratamento pelas plantas).

DR. ARIBERT DE JAX (PARIS)

Aconselhamos o «GLYSANE» composto de 15 plantas naturais reconhecidas pelos eminentes especialistas como a medicação mais eficaz para lutar contra as causas da diabetes e curá-la.

Cada caixa «Glysan» Esc. 25\$00

(Pelo correio sem mais despezas)

Agente em Portugal: **A. TRAVASSOS**

R. D. Estefania, 3, 2.º, F. — Telef. 5 0520 — LISBOA

Agencia Internacional Aduaneira

MANUEL B. VIVAS, LIMITADA

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

Casas em:

LISBOA VILAR FORMOSO

RUA DO ARSENAL, 124, 1.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)

End. Teleg.: TRANSPORTES

End. Teleg.: VIVAS

PORTO BEIRAM (MARVÃO)

TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º

End. Teleg.: VIVAS



ANIS MABEL

O REI DOS REIS DO ANIS

Estomacal-Digestivo

Á VENDA EM TODA A PARTE

Acceptam-se Agentes em todas as localidades do País

FÁBRICA MABEL

Rua Diário de Noticias, 40-B

LISBOA

Telef. 2 8394

Vidal & Vidal

(Sucessores)

RUA DA VICTÓRIA, 9

TELEFONE 2 4788 LISBOA

Mudanças e transportes em todo o Paiz, domicilio a domicilio.

Despachos nas Alfandegas.

ORÇAMENTOS GRÁTIS

COMPANHIA DE SEGUROS

«AÇOREANA»

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

FUNDADA EM 1892

CAPITAL: ESCS.: FORTES 400.000\$

Sinistros pagos até 1935: ESC. 2.444.191\$71

Agentes Gerais **LANE & C.ª, L.ª** DA

Rua do Alecrim, 22 LISBOA Telefone 2 2384

Compra e Venda de Propriedades

As vendas deste escritório são feitas sem comissão alguma levar ao comprador.

Também o comprador não compra mais caro por comprar por nosso intermédio, pois o preço que os Ex.ªs proprietários fazem directamente com o comprador é o mesmo que o nosso escritório faz.

Façam pois os interessados uma visita ao nosso escritório.

E PREFIRAM A AGÊNCIA DOS PROPRIETÁRIOS DE **D. COSTA**

COMPRA E VENDA DE PROPRIEDADES

Tomem bem nota: Av. Almirante Reis, 132-LISBOA

TELEFONE 4 2869

Cimento TEJO

CANTARIAS

e outros materiais de construção

António Moreira Rato & Filhos, L.ª

54-F — Avenida 24 de Julho — 54-F

Telef. 2 6980

LISBOA

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental e Ocidental

Saídas de Lisboa no 2.º Sabado de cada mês pelas 12 h.

Carreira rápida da Costa Ocidental

Saídas de Lisboa no 3.º sabado de cada mês, pelas 12 h.

Carreira da Guiné

Saídas de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas

(Lisboa — Rua Instituto Virgílio Machado, 14 (à Rua da Alfândega) — TELEFONE 2 0052

Escritórios (Pôrto — Rua do Infante D. Henrique, N.º 9 TELEFONE 2342

A duração e regularidade

de trabalho nas máquinas depende, principalmente, dos ÓLEOS EMPREGADOS. Use V. Ex.^a exclusivamente os Óleos Minerais



«**AGUA**» e ficará satisfeito

A. de Sousa Andrade, Sucessores, L.^{da}

Rua S. Catarina, 299 — PORTO — Telef. 1197

Só há um **papel** de fumar, que desempenha bem o seu **papel**

CONQUISTADOR

Os livros «CONQUISTADOR» tem 40 % de fôlhas a mais do que as marcas concorrentes

Livros simples: 30 centavos; duplo 60 centavos

CONQUISTADOR

Marca portuguesa

«ZAMBA»

O que é «ZAMBA»?...

ZAMBA é um composto de diversas plantas medicinais, cientificamente seleccionadas, que, reduzidas a pó formam um chá altamente benéfico ao organismo mais abalado.

ZAMBA é um produto honesto. É de acção segura nas doenças do estomago e intestinos, e nos vomitos, azias, alfontamentos, dispsepsias, gastrites, etc.

ZAMBA Actua contra as afeções do figado, rins e bexiga, colicas hepáticas ou nefríticas, hidropesjas, albumina, etc., etc.

ZAMBA deve ser tomado por todos, novos e velhos, sãos e enfermos. É absolutamente inofensivo. Não tem contra-indicação.

PREÇO DE CADA CAIXA 5\$00

Distribuidores Gerais:

MARQUES D'OLIVEIRA SANTOS, L.^{DA}
14, P. Luiz de Camões, 15—Tel. 21451—LISBOA

À venda em todas as farmácias e drogarias



177 anos de existência são a garantia da sua boa qualidade

Berger

Esmaltes - Tintas - Vernises

Em stock:

55, Rua dos Correeiros, 59

TELEF. 2 0532

Agentes Gerais: **MARIANO C. COSTA, L.^{DA}**

Taça de Ouro, L.^{da}

Entre os bons cafés os da Taça de Ouro são superiores

DELICIOSO, kilo.	12800
TACA DE OURO, kilo	9860
COMBATENTE, kilo.	7860
FAMILIAR, kilo	6860

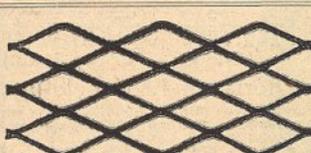
Rossio, 114 — Telef. 26244 — LISBOA

DOMINGUEZ & LAVADINHO, L.^{DA}

Fábrica de sobrescritos, manipulação de papéis de Escrever e sacos de papel. Papelarias e tintas de escrever nacionais e estrangeiras. Artigos de desenho e pintura. Papéis químicos, lápis, etc., etc.

Sede: **R. Assunção, 79-85—R. Sapateiros, 135-143 LISBOA**

Fábrica: **Avenida Casal Ribeiro, 18-24 TELEFONES: 2 5205—2 5202**



METAL DISTENDIDO

para cimento armado
Tabiques, tetos, etc.

CASA LINO

Rua Bacalhoeiros, 113
Telef. 2 1874
LISBOA

MATAFOGO

(MARCA REGISTRADA)

Fabricação Nacional

Extintores de incendios para todas as applicações
Extintores de incendios das capacidades desde 1 a 200 litros

Chester Merrill, Ramos & C.^a

R. da Misericórdia, 33-2.º — LISBOA — Telefone 2 2884

O UNICO PÃO DIGERIVEL

na alimentação dos doentes do estomago, figado e intestinos, como nos Diabetes, mesmo na DIETA MAIS RIGOROSA, é o

PÃO DA AGUA KARLSBAD

(Karlsbader - Sprudel - Zwickbach)
mundialmente afamado pela sua leveza extraordinaria. Recomendado pelos medicos em toda a parte. A' venda em pacotes originais a 6000 em pastelarias e boas mercearias.

DEPOSITÁRIO EXCLUSIVO: **S. KANTOR, L.^{DA}**
RUA AUGUSTA, 229, 2.º LISBOA

GRATIS!!!

Damos quatro magnificos brindes de valor, ou sejam uma esplendida boquiha contra nicotina num estojo de luxo com 20 filtros, uma lanterna electrica de algibeira com lampada e pilha (tamanho normal), um lindissimo colar e mais um par de brincos ultra-modernos. Para poder obter estes valiosos brindes gratuitamente basta comprar apenas vinte das nossas famosas laminas de barba «ANIMO» de 0,10 mm., ao preço de Esc. 1800 cada. Enviamos tudo contra reembolso por mais Esc. 1850. Para as colónias só contra o envio da respectiva importancia.

GARANTIA Se a qualidade da lamina ou dos brindes não agradar, devolvemos o dinheiro. Aproveite e peça já a: **Produtos Unifix, L.^{da}** — Praça dos Restauradores, 15, 2.º — LISBOA.

FABRICA PORTUGUESA DE ENCERADOS

E. Florentino, L.^{da}

Encerados — Toldos — Barracas — Chapéus de sol
71, Rua do Vale de Santo António, 73—Telef. 2 4085—LISBOA

CASA DE VENDAS

Rua Caes de Santarem, 66 — Telefone 2 4086 — LISBOA



De palheta de aco para estradas

VASSOURARIA DA ESPERANÇA

DE

Bernardino Silva Solnado

INDUSTRIA NACIONAL
Avenida Presidente Wilson, 98. Tel.

6 2027 — LISBOA



Em arame redondo para cantaria e fundição

LUSALITE

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 DE S. NICOLAU, 123—LISBOA—Telefones 23948 e 28941
 Endereço telegráfico: LUSALITE

Cooperativa de Excursões e Transportes Terrestres Aéreos

(S. C. A. R. L.)

Séde: Rua da Glória, 4-1.º—Telefone 26391—LISBOA

Inscrição de sócios | Fundadores: Mínimo 500\$00, pagos em prestações até 31 de Dezembro
 Assistentes: Mínimo 100\$00, pagos em cinco prestações mensais

Colabore na CETTA

A inaugurar no p. mez: Distribuição de mercadorias a hora certa em Lisboa. Em preparação: Excursão cultural, económica, commercial e turística a Angola

Inscreeva-se sócio da CETTA

COMPAGNIE DES FREINS ET SIGNAUX WESTINGHOUSE

Séde social: 23, RUE D'ATHÈNES, PARIS (IX.º)
 Oficinas: FREINVILLE-SEVRAN (S.-&-O.) E PONS (CH.-NF.)

FREIOS PARA CAMINHOS DE FERRO, «TRAMWAYS» E TODOS OS VEICULOS AUTOMÓVEIS
 POSTOS DE MANOBRA E DE ENCRAVAMENTO DE AGULHAS E SINAIS
 BLOCO AUTOMÁTICO—REPETIÇÃO DE SINAIS NA LOCOMOTIVA
 EQUIPAMENTOS DE AQUECIMENTO A VAPOR E ELÉCTRICO PARA MATERIAL CIRCULANTE
 RECTIFICADORES DE CORRENTE «OXYMÉTAL»

Agentes em Portugal | Freios e aquecimento: J. COELHO PACHECO—Rua Braamcamp, 92 LISBOA
 Aparelhos de sinalização: SOGERE—Praça Duque de Terceira, 24

PARA
 PINTAR
 PAREDES

Use **MURALINE**

UMA TINTA QUE SE PREPARA
 EM MINUTOS

SECA EM 10 HORAS
 E DURA ANOS

DEPOSITÁRIOS:

MARIO COSTA & C.^A L.^{DA}

Rua do Almada, 30-1.º e 2.º—PORTO—Telefone 2571

Policlínica da Rua do Ouro

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º Telef. 26519

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 5 horas
 Dr. Mario de Mattos—Doenças dos olhos—às 2 horas
 Dr. Mendes Bello—Estomago, figado e intestinos—às 4 horas
 Dr. Filipe Manso—Doenças das crianças—às 12 horas
 Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 2 horas
 Dr. Francisco Calheiros—Garganta, nariz e ouvidos—às 3,30 horas
 Dr. Armando Lima—Bóca e dentes, prótese—às 12 horas
 Dr. Alev Saldanha—Raio X—às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

«Special Penetrating Oil»

(da The Pennzoil Comp. U. S. A.)

O maior inimigo da ferrugem—Para Armas, maquinismos, cromados etc.—PREÇO DA LATA 6\$00

DISTRIBUIDORES:

LISBOA—ESTORIL, L.^{DA}—L. Corpo Santo, 9

Eugénio Figueira

Lanifícios

Representante de Fábricas Nacionais e estrangeiras

Rua Palmira, 31-r/c-E.

LISBOA

TELEFONE 4 9285

COMPANHIA DE SEGUROS



Europêa

Capital realizado: 560.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, 1.º

TELEFONE 20911

L I S B O A

Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para
seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.

Companhia do Caminho
de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES—Esc. (ouro) 13.500.000\$00

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

S É D E E M L I S B O A

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:

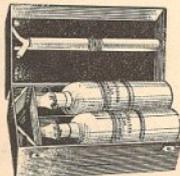
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros

1.347. Distância do Lobito à região mi-

neira da Katanga: Quilómetros 1.800

Vinhos - Azeites - Vinagres

A firma E. A. Rodrigues & C.^a, rua da Prata, 142 a 146 em Lisboa, lembra aos Ex.^{mos} Srs. Vinicultores, Oleicultores, Analistas e Comerciantes antes de adquirirem qualquer aparelho de Análise, Reagente titulado, ou Especialidade para o tratamento dos vinhos, se informarem do preço e das vantagens oferecidas pelos artigos de fabricação portuguesa VINALIS que a firma distribue e tem à venda. Os Aparelhos de Análise VINALIS (antiga marca Rol-iis) são na verdade, o que de melhor se fabrica entre nós e têm sobre os de origem estrangeira a vantagem de dar resultados concordantes com os que se obtêm nos Laboratórios Oficiais Portugueses. A firma E. A. Rodrigues & C.^a dispõe também dum grande sortido de material para uso de laboratório como: pipêtas, burêtas, provêtas, balões, e duma grande variedade de densímetros, areómetros, alcoómetros que vende aos melhores preços do mercado. Dispõe ainda a firma E. A. Rodrigues & C.^a dum laboratório privativo para serem efectuadas análises e de técnico químico especializado que dará aos Ex.^{mos} Srs. Vinicultores, Oleicultores e Negociantes os esclarecimentos necessários.



OLEACIDIMETRO VINALIS
Aparelho prático, rigoroso e económico para a dosagem rápida e sem cálculos, da acidez dos AZEITES

A firma E. A. Rodrigues & C.^a dispõe também dum grande sortido de material para uso de laboratório como: pipêtas, burêtas, provêtas, balões, e duma grande variedade de densímetros, areómetros, alcoómetros que vende aos melhores preços do mercado. Dispõe ainda a firma E. A. Rodrigues & C.^a dum laboratório privativo para serem efectuadas análises e de técnico químico especializado que dará aos Ex.^{mos} Srs. Vinicultores, Oleicultores e Negociantes os esclarecimentos necessários.

Vamos ter, finalmente,
AUTO-OMNIBUS

Em regime **ABSOLUTAMENTE GRATUITO**
e exclusivamente para os sócios da

Cooperativa Auto-Recoveira

S. C. A. R. L.

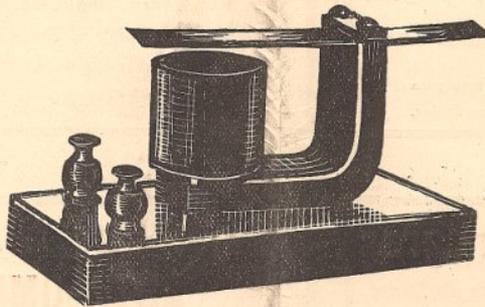
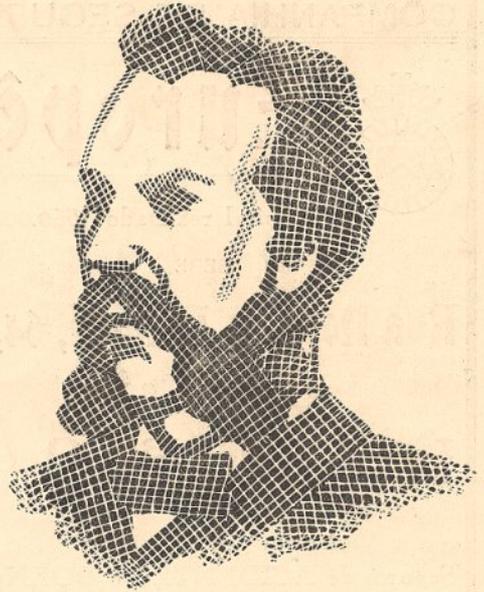
Calçada do Combro, 129, 1.º
LISBOA—Telefone 28733

A modalidade adoptada pela Direcção desta Organização e estabelecida em Estatutos, permite não como sistema, mas como regalia, o serviço de transportes em Lisboa. / Fica, pois, resolvido um problema há tanto tempo debatido e que estava sem solução.

Continua aberta a inscrição de **SÓCIOS FUNDADORES e AUXILIARES**

Nota — Roga-se às entidades escolares, nossas associadas, o favor de facultarem todos os elementos, a fim de se organizarem zonas para a condução de alunos.

Quanto caminho andado desde o 1.º aparelho de Graham Bell até às últimas maravilhas do telefone!!! Quanto caminho andado desde que, em Lisboa por libras 15 por ano, se falava para meio cento de telefones, até o momento presente em que, por 30\$00 por mês, se está habilitado a utilizar uma rede de 30.000 telefones, em contacto com todo o mundo!!



Quanto caminho andado do velho aparelho de Bell, ao artístico APTOFONE, de qualquer côr

Instale
um
Telefone



Dirija-se á

Companhia dos Telefones

Rua Nova da Trindade, 43--LISBOA

Rua da Picaria, 1--PORTO