

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º

Telefone: P B X 2 0158



BOVRIL

FORTALECE OS FRACOS

AGENTES EM PORTUGAL

A. L. SIMÕES & PINA, L^{DA}

R. DAS FLORES, 22-22A

LISBÔA

*— Não quero isso!
prefiro Bovril!*

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
Enderço telegráfico: LUSALITE

Tinta Anti-Corrosiva

CARSON'S

A tinta mais resistente para tôdas as obras de GRANDE ENGENHARIA

DEPOSITÁRIOS

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

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

OZONAIR

APARELHOS GERADORES DE OZONE PARA

Aplicações domésticas - purificação, desodorização, etc., do ar das casas particulares, pequenos escritórios, etc.

Aplicações Industriais
a) purificação e desodorização do ar dos cafés, restaurantes, cinemas, teatros, grandes armazens, fábricas, etc.
b) purificação e envelhecimento dos alcools e vinhos e vinagres,
c) no fabrico da cerveja, do alcool, dos oleos, sabões, etc.
d) na conservação dos géneros alimentícios, peles, etc., etc.
Aplicações terapêuticas - no tratamento da anemia, doenças da boca, afecções pulmonares, asma, diabetes, cicatrização de feridas, etc.

Representante exclusivo para Portugal de Procédés

OZONAIR

IZIDORO TOSCANO RICO R. da Prata, 250, 2.º, D.
LISBOA Telef. 23725

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

BEIRAM (MARVÃO)

PORTO (FRONTEIRA PORTUGUESA)

TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º End. Teleg.: VIVAS

Tinturaria PIRES BRANCO

CASA FUNDADA EM 1835

DE MARIA D'ASSUNÇÃO SILVA BRANCO

45, Calçada do Carmo, 47 (Junto à Estação do Rocio)

TELEFONE 21860 LISBOA

Confrontem os nossos acabamentos

FAZENDAS - Tinge em todas as côres, garantindo-as, lava e limpa a seda (Degraissage à sec) toda a qualidade de fazenda, seda, (mesmo a seda acetato), lã, jutas, algodão, capas de borracha, tapetes, feltros, etc.

PELES - Curte, tinge, limpa, transforma e confecciona toda a classe de peles.

Grande sortido a preços convidativos

ATENCAO - As nossas secções de lavanderia e engomadoria encerram-se de toda a classe de roupas a preços convencionais. PASSA-SE a ferro fatos de homem e vestidos de senhora em 15 - INUIOS, tendo os Ex.^{mos} fregueses um gabinete de espera. LUTOS EM 12 HORAS - Os fatos e vestidos não têm necessidade de ser desmanchados para tingir.

COMPAGNIE DES FREINS ET SIGNAUX WESTINGHOUSE

Séde social: 23, RUE D'ATHÈNES, PARIS (IX.º)

Officinas: FREINVILLE-SEVRAN (S.-&-O.) E PONS (CH.-INF.)

FREIOS PARA CAMINHOS DE FERRO, «TRAMWAYS» E TODOS OS VEICULOS AUTOMÓVEIS
POSTOS DE MANOBRÁ 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
Aparelhos de sinalização: SOGERE - Praça Duque de Terceira, 24 LISBOA

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

Casa Regional dos Açores
MANUEL DIAS DE SOUSA
*Artigos e produtos Regionais do Continente, Madeira e Açores,
linhos, bordados em várias cores, flores, mantas, cor-
petes, passadeiras, faianças, frutas, conservas, chá, etc.*
Rua da Misericórdia, 94 a 98 (Antiga Rua do Mundo)
TELEFONE 21673
LISBOA

DOMINGUEZ & LAVADINHO, L.^{DA}

Fábrica de sobrescritos, manipulação de papéis
de escrever e sacos de papel. Papelerias 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 5201 — 2 5202

COMPANHIA DE SEGUROS
«AÇOREANA»
Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada
FUNDADA EM 1892
CAPITAL E RESERVAS: 2.030.000\$00
ACEITA CORRESPONDENTES
Agentes Gerais LANE & C.^A, L.^{DA}
Rua do Alecrim, 22 — LISBOA — Telefone 2 2384

C E R A
«9»
Fixe bem este número
É a melhor Cêra para móveis e soalhos. Dá brilho
inconfundível. Seca em 15 minutos. Impermeabilisa os
soalhos, porque tem base de «COLORITE» e a «COLO-
RITE» não mancha com a água.
DEPOSITÁRIO GERAL:
Carlos Brazão da Motta
Av. Praia da Victória, 17—Telef. 4 8537—LISBOA

Companhia Colonial de Navegação
SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS
Carreira rápida da Costa Oriental e Ocidental
Saídas de Lisboa no 2.º Sábado de cada mês pelas 12 h.
Carreira rápida da Costa Ocidental
Saídas de Lisboa no 3.º sábado 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 2542

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
LISBOA
Sêde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:
PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL
TELEFONE PRAIA 4
Escritórios — L. DOS STEPHENS, 4-5—LISBOA
Telegramas: SNADEK—LISBOA Telefone: 21868

SANCOS BRICO, L.^{DA}
Exclusivista da:
CALLENDER'S CABLE & CONSTRUCTION C.º LTD., de LONDRES
Material electrico de toda a especie
Tele) FONE 2 5988 R. do Arco Bandeira, 5-3.º
GRAMAS SANBRITOS
L I S B O A

Rocha & Oliveira
Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites
TELEFONES
P. B. X.—2 8082, 2 8053 e 2 8084
ESCRITÓRIO
139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA
ARMAZEM
DOCA DE ALCANTARA

Briquettes

Por saca de 45 K.:

1.ª qualidade, 11\$00 — 2.ª qualidade, 10\$50

Taboada Rodrigues — R. Arrabida, n.º 112

Telefone 63031 ENTREGAS RÁPIDAS

O PARAISO DAS DAMAS

RIBEIRO & SANTOS, L.^{DA}

RETOZARIA, SEDAS, LÃS, VELUDOS,
PELES, MALAS E IMPERMEIAVEIS

170, 172 - Rua Augusta - 174, 176, 1.ª
LISBOA

Telefone 2 1148

Taça de Ouro, L.^{da}

Entre os bons cafés os da Taça de Ouro são superiores

DELICIOSO, kilo.	12\$00
TACA DE OURO, kilo.	9\$60
COMBATENTE, kilo.	7\$60
FAMILIAR, kilo.	5\$60

Rossio, 114 — Telef. 2 6244 — LISBOA

UNIÃO DE SUÇATAS, L.^{DA}

Casa fundada em 1895

Tubos de ferro e aço para Água, Pontes, Vedações e em Ferro Fundido desde 1" n.º 5 e 10" - 12" e 15". Chapas Zincadas Onduladas de 2" 50x0,80 e 5" 00x0,80. Carris da C. P. de 8 metros. Bidons e Tanques de Ferro. Arame Farpado e Zincado liso. Vigas em todos os tamanhos.

Telefone 6 4214

RUA ARCO ALCANTARA, 46 - LISBOA



O ALL-BRAN KELLOGG'S

é a maneira natural de combater a prisão de ventre. Não é um medicamento. É um alimento pronto a servir, à venda nas boas mercearias. CADA PACOTE 8\$00

Depositários: Figueira & Almeida R. da Madalena, 88 - Lisboa

FABRICA DE CARTAS DE JOGAR

Litografia e Estamparia de Folha de Flandres

V.ª de J. J. Nunes & C.ª L.^{da}

RUA FRADESSO DA SILVEIRA, 1-27

Alcantara - LISBOA

TELEFONE 6 4 1 1 9

Mercearia CONTINENTAL

Sortido completo de mercearias finas. Especialidade em Chá e Café, Manteigas, Queijos, Conservas e Carnes, Vinho e Licóres

R. DA BETESGA, 7 e 9 — Telefone 27733

O ANTIGO OUIVES

PIMENTA

de Mário da Cruz Pimenta, L.^{da}

RUA DOS ANJOS, 16-A — Junto ao Cinema «LIZ» ao Intendente — LISBOA

TELEFONE 4 5780

Compra, vende e troca = ouro, prata e brilhantes (nas melhores condições) = NÃO TEM SUCURSAIS OURO, PRATA, - JOIAS OURO SO PELO PESO

JAZIGOS

Muito baratos e a prestações novas e em 1.ª mão, para Lisboa e provincia.

MARMORES

Pelos melhores preços; tempos para mesas de cozinha e para mobílias. Forragem completa de casas de banho e trentes de estabelecimentos, lava-louças, pias etc.

MARQUISES — Armazéns para montas e outros trabalhos de serralharia civil com maior perfeição e rapidez

MADEIRA DE CASTRO, L.^{DA}

Escritórios e deposito: — Rua Moraes Soares, 7 — Telefone 4 0534

OS CONSTRUTORES!

Vidros para as suas obras

Vidraça em caixa, tanto para Lisboa como para a Provincia — Espelhos, marmorites e vidros beigas — QUALIDADES E PREÇOS SEM COMPETENCIA

Para todos os trabalhos, consultem

A OPALINA, L.^{DA}

Avenida Almirante Reis, 203-C — TELEF. 4 1339 — LISBOA

O SUISSO ATLANTICO HOTEL

Roga que experimentem o seu tratamento e preços sem confronto. Muito especial para familia. Condição unica pelo socego.

Rua da Glória, 3 — Telefone 2 1925

BOLSA DE LOTARIAS

A. Rosalis Janeiro

LOTARIAS E CAMBIO DE LOTARIAS

Tabacos Nacionais e Estrangeiros e Valores Selados

Rua do Arsenal, 172 e Largo do Corpo Santo, 32

Telefone 2 9644

LISBOA

Vinhos-Azeites

O Estabelecimento VINO-VITO trata de todos os assumptos técnicos relativos a estes dois productos, análises etc.. Venda de todo o material de análises, concertam-se Euliotómetros. Aparelhos para a investigação de oleos extranhos nos azeites, e para a investigação de corantes artificiais nos vinhos. Prefiro para as suas análises os acreditados licóres VINO-VITO. Peça esclarecimentos ao Estabelecimento VINO-VITO — Rua Caes de Santarem, n.º 10 Ião Caes da Areia. — LISBOA Telefone 2 7150

Manuel Pereira Junior

Redes e Fios de Pesca — Boias

de Cortiça — Arames e Arcos de Ferro

Séde — Rua Bernardino Costa, 41 — LISBOA — Telef. 2 2711

Filiais / Matozinhos — Avenida Serpa Pinto, 150 — Telef. 303

Setubal — Avenida Todi, 422 — Telef. 101 e 558

Escola Comercial Portuguesa

por Correspondencia

RUA DO ARSENAL, 54, 3.º — LISBOA — Fundada em 1930 e ao abrigo do Decreto n.º 23.447

Habilitação garantida para GUARDA-LIVROS em 8 ou em 12 meses

Cursos de Escrituração, Contabilidade, Estenografia, Caligrafia, Dactilografia, etc.. Peça grátis o nosso livro de propaganda

Sr. Jodo do Nascimento Jor.,
Cintra,
nosso distinto aluno

com todos os esclarecimentos. AOS FERROVIARIOS — Desconto de dez por cento, sobre o custo das matriculas, aos ferroviários e a seus filhos mediante prova da sua idoneidade apresentada no acto da matricula.



Gazeta dos Caminhos de Ferro

O 50.º aniversário da sua publicação

Em Janeiro próximo completam-se cinquenta anos de publicidade efectiva da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

São 50 anos de serviço constante e atento a uma das grandes actividades nacionais, a um sector de trabalho da vida portuguesa, que contribuiu para o desenvolvimento económico de todo o país.

Com efeito, o caminho de ferro em Portugal desenvolveu iniciativas de largo alcance, fomentou a indústria e o comércio, favoreceu o progresso das cidades do norte a sul, transformou aldeias em vilas importantes, reduziu distâncias, levou a riqueza a todas as regiões do país.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», fundada em 1888 por L. de Mendonça e Costa, tem acompanhado, com lealdade, carinho e patriotismo, o desenvolvimento dos caminhos de Ferro de Portugal.

É por isso que, com o orgulho de ter cumprido o seu dever durante estes 50 anos de publicação e de ter honrado o seu lugar na imprensa técnica, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» vai publicar, no dia 1 de Janeiro de 1939, um número especial comemorativo do seu 50.º aniversário, com colaboração variada e ilustre, subscrita por todos os seus amigos, antigos e modernos colaboradores, nomes conhecidos na engenharia portuguesa e no jornalismo.

Pedimos aos nossos colaboradores, que ainda não enviaram os seus originais, o favor de o fazerem até ao dia 24 do corrente, afim de que este número não saia com atraso.

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, 1888; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1889; Porto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1884
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 895

S U M Á R I O

«Gazeta dos Caminhos de Ferro». — Justa homenagem
a um director da Companhia Nacional dos Caminhos
de Ferro. — Aviação desportiva, pelo Capitão-aviador
HUMBERTO CRUZ. — Engenheiro Ferreira de Lima.
— Ateneu Ferroviário, por A. S. — A propósito
da Estrada Marginal Lisboa-Cascais, pelo Eng.º AN-
TÓNIO DE ALMEIDA BELO. — Marechal Gomes
da Costa. — Caminhos de Ferro Coloniais. — Crónica
Internacional, por PLÍNIO BANHOS. — Parte oficial.
— Espectáculos. — Imprensa. — Há quarenta anos.

1 9 3 8

ANO 50.º

16 DE DEZEMBRO

NÚMERO 1224

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA

ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS

(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA

ARMANDO FERREIRA

ENGENHEIRO

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.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.º MÁRIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.º JAIME GALO

Coronel de Eng.º ABEL URBANO

Capitão HUMBERTO CRUZ

Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

Engenheiro AVELAR RUAS

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON

Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS 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

JUSTA HOMENAGEM

A um director da Companhia

Nacional dos Caminhos de Ferro

A classe ferroviária das linhas do Sabor, Corgo, Viseu e Bragança prestou, em Mirandela, uma muito justa homenagem ao sr. Veríssimo de Sá Correia, director da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, que atingiu o limite de idade.

Efectuou-se uma sessão solene à qual assistiram muitas individualidades em destaque, de vários pontos do País, algumas senhoras, representantes de colectividades mirandelenses, etc.. Pronunciaram calorosos discursos, pondo em destaque as qualidades de inteligência e de caracter do homenageado, os srs. eng.º Henrique Kopke Correia Pinto, sub-director da Companhia, e Alcino Amadeu Alves, Inspector do Movimento, que encantaram a assistência com a verdade flagrante das suas palavras. É que o sr. Sá Correia, bem merecedor de tal homenagem, em quarenta e quatro anos de serviço modelar, conseguiu pôr em evidência o seu comprovado zêlo, saber e honestidade, a que, com muita justiça, se referiram os dois oradores.

Ainda por ocasião desta homenagem, a todos os títulos simpática, o sr. Sá Correia recebeu as insígnias da Ordem de Mérito Industrial, com que foi agraciado pelo Governo.

Em seguida descerrou-se o retrato do ilustre homenageado, acto êste que fez vibrar de entusiasmo a selecta assistência. Á noite realizou-se um banquete que pôs termo à série de homenagens prestadas ao sr. Sá Correia.

* * *

A redacção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», associando-se, de todo o coração, à significativa e merecida homenagem que o pessoal ferroviário das linhas do Sabor, Corgo, Viseu e Bragança prestou, em Mirandela, ao sr. Veríssimo de Sá Correia, regista, com prazer, tal acontecimento, convencida de que se praticou um acto da mais indiscutível justiça, tanto mais que se trata de um funcionário competente como é o sr. Sá Correia.

AVIAÇÃO DESPORTIVA

Pelo Capitão-aviador HUBERTO CRUZ

O interesse provocado pela Aviação em muitos campos de actividade justifica plenamente o seu alto valor como elemento de trabalho e arma de guerra. Estou em querer, e os factos o apregoam, que a Aviação vença já hoje os seus mais duros e intransigentes inimigos, quasi todos produtos de pusilanimidade.

Em qualquer dos seus vários aspectos os efeitos são extraordinariamente interessantes e a simpatia pela sua prática vai alastrando, convencendo os desconfiados, vencendo os medrosos e desfazendo os... «complexos de inferioridade».

O seu aliciante merecimento não tem um timbre claro por falta de ambiente. Falta-lhe o réclamo duma boa apresentação, réclamo que dispensa, orgulhosamente, os maus hábitos da mentira tão usuais na vida. Ela sofre a influência do espírito nacional que adora os improvisos. Pode vencer a despreocupação do meio porque são fortes os seus méritos.

Criam-lhe obstáculos ao seu desenvolvimento gritando protecção, falsa protecção que ilude e fatiga as melhores intenções.

Falta-lhe, disse eu já muitas vezes, o preciso ambiente aeronáutico, para que a Mocidade mais resolutamente a ela se dedique, educando o seu moral na grandiosa arena do Ar e exigindo facilidades reais para a sua prática, quer para tirar a carta de pilotagem, quer para robustecer o seu valor com treinos constantes.

Que diriam já, (dos que me leem) aqueles que tudo julgam bem por nada lhes interessar com verdade? Não sei! Agora falo eu:

Hoje em dia, a Aviação não é um desporto muito



DIU — O avião «Dilly»

fácil de praticar com apreciáveis resultados. Para melhor compreensão da minha maneira de ver devo confessar que não me satisfazem os números alcançados nem os falsos réclamos.

Aceio por ver, como puro nacionalista e português consciente e orgulhoso, agrupamentos de gente moça, capazes de pilotar aviões de desporto.

Eu disse que a aviação era ainda hoje quasi impraticável duma forma útil.

Pois é!

São poucos ainda os nossos centros de instrução aeronáutica e, conseqüentemente, acanhadas as possibilidades de aprender a voar.

Nas terras de maior densidade populacional, naquelas mais acentuadamente académicas ou fabris, deveria haver campos, aviões e instructores.

Poderia haver já, talvez, uma definida fórmula de protecção ao desenvolvimento das Escolas de voo, talhada em moldes convenientes, seguros e honestos, de forma que menos fôsem as dificuldades que, necessária e infelizmente, sempre há de existir a par a desejada grandeza da Aviação.

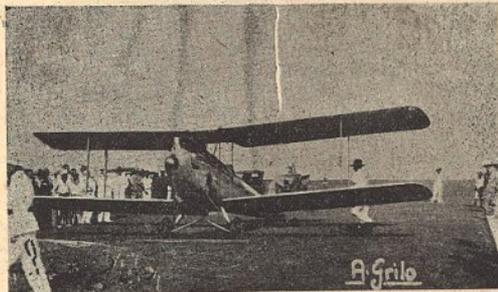
Poderia e deveria haver em Lisboa, Pôrto e Coimbra 3 completas Escolas de Pilotagem, com amplo auxílio do Estado.

Uma em cada uma destas cidades servindo-as até a um elevado grau da arte de voar.

Noutras terras, o mais possível, deveria haver também Escolas, embora de mais aligeirado porte. Seriam — permitam-me a comparação — estabelecimentos de ensino primário e secundário.

Em muitas regiões do País poderiam conseguir-se os primeiros ensinamentos de voo e, quem quizesse, necessitasse ou merecesse o interesse da Nação, iria às grandes Escolas de Lisboa, Pôrto e Coimbra.

Estas 3 escolas teriam uma verificação directa dum organismo superior da Aeronáutica, seriam dirigidas por técnicos bem escolhidos por seus méritos e não teriam que defender-se de qualquer abandalhada concorrência embrulhada capciosamente num manto de falso e bem apregoado Nacionalismo. Julgo-me dispensado de pormenorizar a função das 2 Escolas e a daquelas outras que por toda a parte



LUANDA — O avião Jorge Castilho

e em grande número poderiam ser criadas pela iniciativa particular quer individual quer colectiva.

A protecção ao arranjo e melhoramento dos campos de aterragem há muito que deveria ter sido uma realidade a bem da Nação.

É que esta divisa que agora citei não se criou só



Batismo dum Avião da Escola «Salazar»

para ornamento dos escritos ou das falas; é mais elevada a razão da sua existência! Para tal a criou Salazar.

É claro que eu refiro-me a uma protecção honesta e consciente. Dinheiros da Nação só para as terras



Bleck e Cruz preparando-se para a objectiva

que o mereçam e a possam servir e não à laia de gorgeta ou recordação de amigo para pagar — com galhardia — um jantar e uns foguetes.

São indispensáveis os campos para o movimento aeronáutico e para o desenvolvimento do ensino da arte de voar.

São necessários aviões! Tipos vários. A variedade não prejudica — pelo contrário.

De resto, dentro de cada espécie, são muito semelhantes no manejo e cuidados. Facilidades de importação e auxílio de pagamento. Boa fiscaliza-

ção, exigente e honesta para evitar negócios torcidos, iludindo a patriótica intenção do Governo.

É preciso criar oficinas de reparação de material volante — as 3 grandes Escolas deveriam ter as suas — para que não se mantenha como sombra negra, como problema de solução aflitiva, a banal e inevitável necessidade de concertar aviões que continuamente e em boa percentagem se vão avariando nos treinos. As Oficinas Gerais de Material Aeronáutico não concertam os aviões das Escolas por não poderem, por falta de tempo e de pessoal.

Não pode continuar o actual estado de coisas.

É necessário reduzir muito, reduzir bastante os entraves que embaraçam a marcha normal e precisa da Aviação Desportiva.

Isto de avião por aqui, aviõesinho por acolá, sempre à espera das peças que vêm de além fronteiras, mesmo até das insignificantes, não é situação que se tolere. O próprio Aero-Club de Portugal — e só a êsse me refiro pela sua responsabilidade de título — não se faz representar como um exemplo de arranjo e compostura. Sai do âmbito próprio da sua acção — semelhante à do Automóvel Club de Portugal — para ter também uma Escolinha de vôo com um prometido avião de tipo primário e a existência dum outro já velhote.

O problema da Aviação Desportiva em Portugal precisa dum auxílio orgânico.

Não há dúvida! O que está! — é assim uma coisa...

Eu sei lá como lhe deva chamar?

Imperfeita, talvez! Chamo-lhe assim para não molestar alguém, se acaso há alguém que tenha responsabilidades neste estado de coisas.

Engenheiro Ferreira de Lima

Vitimado por um desastre de automóvel, faleceu no dia 5, em Braga, no Hospital de S. Marcos, o sr. engenheiro Ferreira de Lima, da Direcção dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga.

Era uma figura de grande prestígio, que deixou notavelmente assinalada a sua acção como engenheiro. Foi ele quem organizou o Congresso Regional do Vale do Vouga.

O seu cadáver foi transportado de Braga para o Porto, saindo o funeral da igreja da Lapa em direcção ao cemitério privado da Ordem da Lapa.

O sr. governador civil do Porto representou no funeral o Venerando Chefe do Estado.

Acompanharam o féretro numerosas pessoas, de todas as categorias, fazendo se também representar a Direcção e o pessoal dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta à família do ilustre extinto condolências sinceras.



Engenheiro Ferreira de Lima

Ateneu Ferroviário

Com grande brilhantismo iniciou-se no pretérito dia 30 o ciclo das festas comemorativas do IV aniversário da fundação desta prestimosa colectividade que, graças à sua admirável organização, marca já um lugar de destaque no meio associativo.

Assim, no campo do Clube Desportivo Lisgás, situado na Rua de Vasco da Gama e gentilmente cedido pela sua direcção, efectuou-se um grande desafio de *basket-ball* que decorreu animadíssimo e onde com inexcedível brio se apresentaram oficialmente as equipas feminina e masculina do Ateneu Ferroviário, as quais pelo seu entusiasmo e bom jogo feito souberam brilhar nas provas realizadas.

Por gentil deferência do sr. Manuel Mota, elemento de bastante destaque no meio desportivo da capital e componente da direcção do Ateneu Ferroviário foram-nos facultadas as seguintes notas, de que passamos a dar resumida conta:

Para a taça «Fausto de Figueiredo», vice-presidente da Comissão Executiva da C. P., o grupo feminino do Ateneu Ferroviário venceu, por 3-1 o Ginásio Femenino de Portugal.

Pela equipa vencedora jogaram as seguintes desportistas: Noémia de Matos, Maria de Lourdes, Maria do Carmo Bernardette Silva, Simone e Branca Rioto.

Antes do desafio a direcção do Ateneu ofereceu às jogadoras do Ginásio Femenino de Portugal um interessante e artístico galhardete.

Seguidamente, para a taça «General Raúl Esteves», nosso ilustre amigo e distinto colaborador, a equipa masculina do Ateneu Ferroviário bateu o Lisboa Ginásio Clube, por 24-20, num encontro cheio de curiosas peripécias, mas de admirável correcção, como, aliás, tanto era de esperar entre os grupos em competição.

Pelo Ateneu Ferroviário jogaram: Mário Silva, (na 2.ª parte, Francisco Plácido), Carlos Fernandes, Álvaro de Almeida, Carlos Mendes e Vergílio de Oliveira.

Antes do início dos jogos as direcções dos dois clubes, representados pelos respectivos vice-presidentes, o sr. Manuel Mota, do Ateneu Ferroviário e Carlos Lopes, do Lisboa Ginásio Clube, trocaram entre si, igualmente, lindos galhardetes.

Para encerramento do programa o Sporting Club de Portugal venceu o Ateneu Comercial de Lisboa,

por 26-23, conquistando desta forma a taça «Ateneu Ferroviário».

Tendo, pois, finalizado com honra para a secção desportiva do Ateneu Ferroviário esta interessante competição desportiva, apraz-nos registar aqui os nossos efusivos parabens pelo resultado alcançado.

No ginásio da antiga Escola Académica, na Calçada do Duque, onde estão instalados os serviços administrativos da Direcção Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e por obsequiosa cedência da comissão administrativa do mesmo importante organismo ferroviário, realizou-se um apreciável concerto musical levado a efeito pela banda do Ateneu Ferroviário, composta por cerca de 50 figuras que, sob a competente regência do distinto maestro Sr. Luiz Boulton, deliciou a numerosa assistência com a perfeita execução do seguinte programa, magistralmente executado: «Marcha militar», de Shuber, selecção da opera «Tanhauser», de Wagner, rapsódia portuguesa «Uma festa na Serra do Pilar», de Moraes, «Lemda do Beijo», de S. y Vert, repetindo, a pedido, a peça de Shuber e finalizando com o «Hino do Ateneu Ferroviário», de Serra e Moura, ouvido de pé pelos circunstantes.

A assistência, entre a qual se encontrava o sr. Vasco Moura, delegado da C. P., e Felix Perneco, também funcionário superior da mesma companhia, não regateou aplausos à execução do concerto e premiou-o com fartos e prolongados aplausos.

Porém, como as comemorações desta auspiciosa data se prolongaram ainda com outros festivos e solenidades, até ao pretérito dia 10 e também porque a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, num justo preito de sincera homenagem pretende pôr em evidência, tratando com o merecido realce a acção desenvolvida pelo Ateneu Ferroviário, que tem como presidente da direcção a figura prestigiosa do sr. Mário de Sousa Deniz — a quem a colectividade muito deve, sem contudo menosprezar a dedicação dos demais componentes — reserva-se para no próximo número focar com todo o possível desenvolvimento o que tem sido a obra cultural desse organismo que, honrando a valiosa classe a que pertence, se tem dignificado pelas constantes demonstrações duma apreciável vitalidade que, sem foros de lisomja, a coloca em honroso plano. — A. S.

A propósito da Estrada Marginal LISBOA-CASCAIS

Variante na linha férrea

Pelo Eng.º ANTÓNIO DE ALMEIDA BELO

Inserimos hoje um notável estudo do distinto engenheiro António Belo acerca da variante por ele proposta para o trço da linha de Cascais até à Cruz Quebrada.

Com a modificação proposta para a linha asseguram-se as relações do pôrto comercial com a cidade, sem a sujeição de passagens de nível e dá-se à avenida marginal situação incomparável.

Esta variante deve ser estudada antes que tome resolução acerca do traçado da estrada marginal entre Caxias e Belém.

Vai ser iniciada brevemente a construção do trço entre Santo Amaro de Oeiras e Cascais, segundo traçado marginal.

O trço restante até à Avenida da Índia ou melhor até ao Cais do Sodré, apresenta sérias dificuldades de árdua solução.

Com êle se ligam outros problemas de urbanização, da mais alta importância para a cidade de Lisboa, como a ligação da estrada ao novo Estádio na Cruz Quebrada, aproveitamento dos terrenos

marginais da 2.ª Secção do Pôrto de Lisboa entre Alcântara e Belém, necessidade imperiosa de suprimir as passagens de nível da linha de Cascais, nas ruas de acesso aos cais do pôrto, desobstrução dos terrenos à frente da Igreja dos Jerónimos até à margem do rio, deixando livre e desimpedida a sua perspectiva do lado do mar, a valorização e realce da Torre de Belém, etc..

Quando, em 1928, na qualidade de membro de uma comissão oficial, estudei os melhoramentos da Estrada de Lisboa a Cascais, previ o prolongamento da Avenida da Índia até às Portas de Algés e o seguimento da estrada pela Alameda de Algés e Avenida Ivens, que seria alargada entre o Dafundo e a Cruz Quebrada.

Previra-se então uma largura de 8^m,0 para a estrada, em vista das fracas disponibilidades do Tesouro público nessa época.

A largura adoptada no projecto já parcialmente em execução é, porém, de 16 metros, sendo 12 para faixa de rolagem e 4 para passeios.

Com tal largura já não é possível o traçado então proposto sem o recurso à ripagem da linha férrea para o lado do mar entre Dafundo e Cruz Quebrada. A sua continuação ao Norte da linha férrea até Caxias, com alargamento do leito da actual estrada, torna-se igualmente muito difícil.

Apresenta-se então como solução a considerar a localização da estrada ao Sul e por fora da linha férrea, apesar das graves dificuldades resultantes

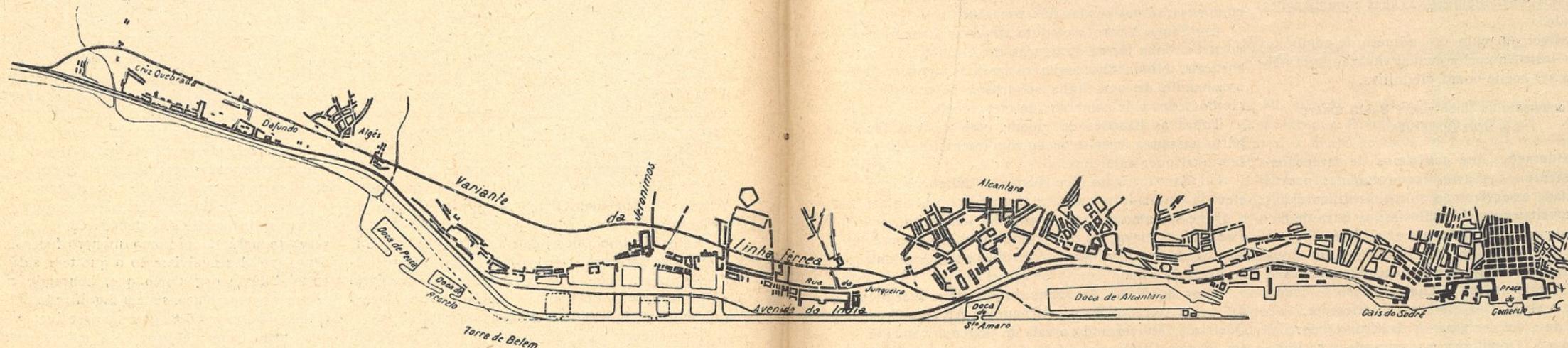
dos seus atravessamentos para ligação da estrada ao Estádio na Cruz Quebrada, e à Avenida da Índia em Belém, só possíveis em passagens superiores, obras estas que, pelo menos em Belém, junto à Torre, não são de admitir.

Ficam de pé os graves inconvenientes de falta de ligação da estrada às diferentes povoações do trajecto, até Cruz Quebrada, situadas ao Norte da linha férrea, pois que mão são de aconselhar novas passagens de nível.

Não se apresenta assim solução satisfatória para o problema, cujas dificuldades resultam principalmente das sujeições derivadas da linha férrea.

Por outro lado há que ter em conta as seguintes circunstâncias:

A) Foram recentemente adquiridos pelo Governo à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses os terrenos conquistados ao Tejo entre Alcântara e Belém, e fazendo parte da chamada 2.ª Secção do Pôrto de Lisboa. São terrenos marginais de notável beleza, planos próximos do centro da cidade e de grande valor, para a sua expansão.



Mapa da Variante na linha de Cascais entre Alcântara e Cruz Quebrada

Não devem ser considerados como áreas de reserva para futuras ampliações do pôrto comercial, não só porque a área a montante de Lisboa é para isso suficiente, e preferível, podendo nela construir-se uma extensa linha de cais, com amplos terraços anexos, próximos da zona comercial e industrial da cidade, portanto mais próprios para esse fim, mas ainda porque a existência, na sua proximidade, de valiosos monumentos históricos, como a Torre de Belém, opõe-se, em absoluto, a que esta zona da cidade seja destinada a fins comerciais.

Há que integrá-la no plano geral de urbanização da cidade, desanexando os terrenos do pôrto comercial.

A simples observação de um mapa do local convince-nos facilmente da grande dificuldade ou mesmo impossibilidade de conseguir o aproveitamento desta valiosa área de terrenos, resultante do seu atravessamento pela linha férrea.

Nada grande e digno do local, aí se pode executar por causa da linha férrea, mesmo encarando a hipótese da supressão das docas de Belém e Bom Sucesso, de pouca ou nenhuma utilidade futura, que podem com vantagem ser substituídas pelas duas projectadas entre Pedrouços e Algés, uma para embarcações de recreio, e outra para barcos de pesca.

Estas docas não têm, de facto, utilidade que justifique a sua continuação, que prejudica gravemente, como adiante veremos, o aproveitamento racional desses terrenos marginaes. São obras de reduzido valor, cuja eliminação não representa prejuízo apreciável.

B) Entre Alcântara e Cais do Sodré, estão localizadas as mais importantes instalações do pôrto, tanto no que se refere aos serviços comerciais, como aos de passageiros e serviços fabris. O acesso aos diferentes cais é feito por numerosos atravessamentos em passagem de nível, de uma linha suburbana onde circulam para cima de 80 combóios por dia, interrompendo constantemente as suas comunicações com a cidade.

Um possível aumento do número de combóios virá tornar insustentável a actual situação, que não pode nunca ser aceite como definitiva.

O deslocamento da linha entre Santo Amaro e a Cruz Quebrada

As considerações que acabamos de fazer mostram claramente os graves inconvenientes para a vida da cidade e serviços do pôrto, as dificuldades para o aproveitamento da valiosíssima faixa de terrenos marginaes entre Alcântara e Belém, e os embaraços causados ao estabelecimento da nova estrada marginal, resultantes da existência da linha férrea de Cascais na sua actual situação, e levou lógicamente a atribuir-se-lhe traçado diferente.

A ideia de a desviar a partir da Cruz Quebrada, em direcção a S. Domingos, entroncando-a na linha

de Sintra, aparece-nos assim à primeira vista como digna de ser tomada em consideração.

O terminus do Rossio é indiscutivelmente mais central do que no Cais do Sodré.

O alongamento do trajecto seria pequeno, e a exploração do novo trço lucraria com a supressão de numerosas passagens de nível, e com o movimento de povoações importantes, como Linda-à-Pastora, Carnaxide, S. Domingos, e futuros núcleos de população a criar no seu trajecto.

Um estudo minucioso do problema mostra-nos, porém, que os terrenos da encosta da margem esquerda do Vale do Jamor tem cotas de 100 metros e mais, o que obrigaria a um desenvolvimento mínimo de 6 a 7 quilómetros até esse ponto, dando lugar a um alongamento total, em relação ao traçado actual, de cerca de 10 quilómetros, o que, para uma linha suburbana, se nos afigura inadmissível.

O desvio de Algés pela Buraca, apresenta os mesmos inconvenientes, embora em menor escala, e não resolve a dificuldade das ligações do Estádio com a estrada marginal.

Resta-nos, pois, a solução que é objecto do presente projecto, e que vamos descrever e justificar circunstanciadamente.

* * *

Segundo este projecto, a origem da linha mantém-se, como actualmente, no Cais do Sodré, não sofrendo a actual estação qualquer alteração.

A partir da última agulha da Estação, no cais do Gás, a linha começa a elevar se e segue em viaduto com o traçado actual até à doca de Santo Amaro.

A parte inferior do viaduto seria aproveitada para armazéns, destinados a garagens, a ampliação tão necessária das oficinas do Pôrto de Lisboa entre Santos e Rocha, e outros fins.

O custo desta obra não é exagerado, e encontra compensação nas rendas dos armazéns.

Em Santo Amaro o viaduto atravessará superiormente a linha férrea de ligação de Alcântara-Terra aos cais, eliminando assim os perigos actuais do cruzamento de uma linha suburbana de combóios rápidos com a de combóios de mercadorias.

Todas as ligações da cidade com os cais do pôrto passam a fazer-se assim com inteira liberdade, sem quaisquer sujeições.

De Santo Amaro em diante a linha continua elevada em viaduto, mas abandona o traçado actual e dirige-se, atravessando a rua da Junqueira, em direcção às elevações de terreno ao Norte dos prédios dessa rua. Termina aí o viaduto e segue a linha ao nível do solo.

Passa ao Norte da Igreja do Jerónimos e segue daí pelos terrenos do hipodromo até Algés e Cruz Quebrada, atravessando o vale do Jamor novamente em viaduto, de forma a deixar completamente livre

as comunicações do Estádio com a nova estrada marginal.

Um estudo minucioso desta parte do projecto mostrará se há conveniência, em certos pontos, para evitar expropriações caras, de adoptar o traçado subterrâneo o que nenhum inconveniente apresenta, visto tratar-se de tracção eléctrica.

Na Cruz Quebrada termina a variante que propomos e seguem sem alteração o actual traçado.

Próximo a Algés haverá que prever uma ligação com as futuras instalações da doca de pesca, e bem assim em Santo Amaro uma ligação em rampa com a linha de Alcântara-Terra.

O novo traçado com cêrca de 7 quilómetros, um pouco menos extenso do que o actual, é de exploração mais económica em consequência da supressão de numerosas passagens de nível.

A estrada marginal entre Santo Amaro e a Cruz Quebrada

Vejamos agora o novo traçado da estrada, que substituiria grande parte da Avenida da Índia.

A seguir à doca de Santo Amaro aproxima-se ela como actualnente da margem do rio, mas encostando-se à linha marginal o que o desaparecimento da linha férrea torna possível, e mantém-se sempre marginal até à Torre de Belém. Apenas nas proximidades da Central Tejo se prevê um desvio com caracter provisório, passando ao Norte destas instalações.

As instalações da «Shell» seriam transferidas para a 3.^a Secção do Pôrto, devendo desde já encarar-se a transferência da Central Tejo para próximo da nova fábrica de Gaz na Matinha, onde com a largueza necessária poderiam ser construídos os seus futuros desenvolvimentos e criados os indispensáveis depósitos de combustível, que na zona considerada são manifestamente inconvenientes.

Os rápidos progressos da técnica moderna, que impõem, por motivos de ordem económica, a renovação total das instalações em prazos relativamente curtos, tornarão possível, sem grande dispêndio, essa transferência, dentro de prazo não muito largo.

As docas de Belém e Bom Sucesso, sem utilidade para os serviços do pôrto, depois de construídas as de barcos de recreio e de pesca a juzante da Torre, seriam aterradas para tornar possível a continuação do traçado marginal da Avenida da Índia.

Para Oeste da Torre a estrada irá ocupar o leito actual da linha férrea, seguindo assim até à Cruz Quebrada, e deste ponto até Caxias paralelamente à linha férrea pelo lado do mar.

Ficará a ligação directa com as estradas tributárias como consequência do desaparecimento da linha férrea, e servirá nas melhores condições todas as povoações do trajecto.

A construção do novo traçado da linha férrea dará lugar, sem dúvida, a expropriações dispendio-

sas entre Junqueira e Belém sobretudo, as quais podem em parte atenuar-se com o recurso ao traçado em túnel. Apresenta contudo compensações da mais alta importância que excedem em muito o seu custo:

a) Completa liberdade de acesso da cidade aos cais do pôrto, evitando-se todas as sujeições e prejuízos resultantes da situação actual;

b) grande valorização e racional aproveitamento da vasta área de terrenos marginaes entre Alcântara e Belém;

c) construção de um trôço de estrada de inextinguível beleza e grandiosidade, rigorosamente marginal entre Alcântara e a Torre de Belém;

d) aproveitamento do leito actual da linha férrea, para o da nova estrada entre Pedrouços e Cruz Quebrada, realizando-se, assim, importante economia.

O presente projecto prevê ainda a demolição dos prédios situados ao Sul da rua de Belém entre os Jerónimos e o Palácio de Belém e a criação de um grande jardim em toda esta frente, a qual se estenderá até ao Tejo medindo cêrca de 750 metros a 400 metros, para deixar completamente livre do lado do rio a perspectiva destes dois monumentos.

Prevê ainda a rectificação da actual linha da margem próxima à Torre de Belém para melhorar a concordância com as obras a construir a juzante da Torre, e isolar esta completamente da terra, restituindo-a à sua primitiva condição de torre marítima, para o que se dragarão convenientemente as áreas em redor.

Só assim ela poderá recuperar a fisionomia primitiva, hoje deformada pelos montes de areia e lixo, que se acumulam em redor e que produzem a elevação do plano de referência das suas nascentes dando nos a impressão de se achar enterrada, quando olhada do lado de terra.

Marechal Gomes da Costa

No dia 17 de Dezembro completam-se nove anos sobre o falecimento do Marechal Gomes da Costa, a quem se deve o êxito do movimento de 28 de Maio.

Cabo de guerra, condutor e animador de soldados, bateu-se, valentemente, na França, honrando o brio de Portugal. Quando os partidos republicanos se degladiavam aqui, por interesses que não eram todos da Nação, o seu nome foi indicado para chefiar o movimento, ao qual os republicanos sinceros, que não tinham compromissos de partido, deram, imediatamente, o seu incondicional apoio.

Foi uma revolução sem sangue, porque todos a aceitaram, porque todos a queriam.

Caminhos de Ferro Coloniais

DISTRITO DE TÊTE

O que mais prejudica o distrito, é a sua grande distância do litoral e as dificuldades de transporte.

O caminho de ferro Trans-Zambezano, concluído no ano de 1922, deu grande impulso aos interesses de regiões vastas, como é a do Vale do Zambeze, e construindo-se o projectado caminho de ferro para Tête abrir-se-á à exploração, o distrito e o seu ainda ignorado manancial de riqueza, activando-se principalmente as pesquisas mineiras e desenvolvendo-se a agricultura e a pecuária, sem referir a importância que advirá para as colónias vizinhas, como seja a Rhodésia do Norte, com os seus interesses ligados ao desenvolvimento do distrito de Tête, sob o ponto de vista dos transportes. Encontra-se concluída a ponte de Zambeze que liga Sena, no território da Companhia de Moçambique, com Tête, prolongando-se o caminho de ferro até atingir o lago Niassa.

A construção dum trço de caminho de ferro de Tête à Mutarra, a ligar ao Trans-Zambezano é duma capital importância para o distrito e muito principalmente para as minas de Moatze, que, por falta de meios de transporte que possam dar saída ao carvão, ainda não puderam entrar num período de franca actividade, com grave prejuízo para a economia do distrito.

Actualmente, o carvão é transportado em barcos, aproveitando-se a via fluvial, mas as péssimas condições de navegabilidade do Zambeze só permitem barcos de pequeno calado, que apenas transportam uma média de 80 toneladas por cada viagem.

Com a promulgação do decreto n.º 27:537 que criou o «Fundo de Fomento» a situação do distrito de Tête vai melhorar consideravelmente e muito em breve. Este decreto inclue no plano de obras a realizar em seis anos, a construção do caminho de ferro de Tête cujo traçado provável, segundo os estudos de que tem sido objecto por uma brigada dos C. F. M. é o seguinte:

1.º trço:	Bané/R. Goma . . .	51	quilómetros
2.º »	R. Goma/Doua . . .	50,6	»
3.º »	Doua/Salódzi . . .	31,8	»
4.º »	Salódzi/Ncungas . . .	43,4	»
5.º »	Ncungas/Estrada de Tête ao Zóbué . . .	33,3	»

Dêste 5.º trço sai o ramal de Moatze que levará ao centro da exploração carbonífera da Compagnie Géologique et Minière du Zambeze.

O traçado seguirá depois, possivelmente, para o Furacungo, que se considera como o futuro centro

de toda a colonização e actividade do distrito de Tête.

Além do carvão, é o sub-solo desta região, abundante em minerais ricos, tais como prata, cobre, ouro, amianto, grafite, etc., e quando o caminho de ferro estiver concluído não tardará a concorrência de empresas poderosas para a sua exploração, as quais, certamente, promoverão também o desenvolvimento agrícola e pecuário do distrito.

Província da Zambézia

DISTRITO DE QUELIMANE

Linha de Quelimane a Mocuba — 145 quilómetros — bitóla 1^m,067.

Camionagem Automóvel

Carreira Mocuba — Riane (Estação terminus do Caminho de Ferro de Moçambique) . . .	333	quilómetros
Idem, de Mocuba — Gurué . . .	200	»
Idem, Mocuba — Tête	553	»

Todas estas carreiras têm ligação com os comboios e transportam as malas de correio da Europa, de Blantyre (Niassalândia) para Quelimane, Moçambique e Tête.

Os serviços da Divisão de Exploração dêste Caminho de Ferro têm melhorado muito depois da unificação de todos os Caminhos de Ferro da Colónia, sob uma única direcção.

Esta Divisão vai brevemente ser dotada com novos melhoramentos e material circulante do mais aperfeiçoado.

O principal tráfego, índice do desenvolvimento agrícola do interior, é sisal, chá e mandioca.

No ano transato verificou-se grande desenvolvimento de obras na vila o que determinou o carregamento de imensos transportes de matérias de construção por esta via.

Aguarda-se, para que se torne efectiva a construção do porto, que seja iniciado o mais importante trabalho, do qual muito beneficiará a vila e o próprio caminho de ferro — a ponte cais — assunto êste que continua a merecer da Direcção dos Portos Caminhos de Ferro e Transportes e cujo estudo se encontra quasi concluído.



O tempo passa...
...mas os saltos GALO ficam!
prefira pois os saltos GALO
Leacock (Lisboa), L.ª
AVENIDA 24 DE JULHO, 16
LISBOA

Crónica Internacional

Por PLÍNIO BANHOS

O futuro da Espanha e o equilíbrio europeu

Foi anunciada oficialmente em Roma a notícia do casamento da princesa Saboia com o príncipe Luís de Bourbon.

Essa notícia, segundo afirmou, em entrevista a um redactor da «Havas», uma alta personagem monárquica espanhola, pode modificar o futuro da Espanha e, conseqüentemente, o equilíbrio europeu.

Que influência poderá ter êsse casamento nos destinos políticos da Espanha?

Embora feitas sobre hipóteses, não deixam de ser especialmente interessantes as declarações daquela personalidade monárquica feitas ao redactor da «Havas».

O casamento, segundo lemos, começa por obedecer a um plano político de Mussolini, que não é favorável, no caso da restauração da monarquia espanhola, ao retôrno de D. Afonso XIII, nem, também à colocação de D. João no trôno, encaminhando, pelo contrário, tôda a sua simpatia para o príncipe D. Luís de Bourbon, que gosa de prestígio em todas as côrtes europeias, especialmente na casa real italiana.

Os «requetés», que se batem neste momento pela causa nacionalista, e, dum modo geral, a extrema direita espanhola, vão escolher D. Luís de Bourbon para candidato ao trôno de Espanha.

Mussolini conseguirá impôr a sua vontade ao ex-rei D. Afonso e ao infante D. João?

Esta pergunta não é formulada por nós. Quem a fez foi ainda aquela personalidade com quem se entrevistou um dos redactores da «Havas».

E essa personalidade, com o natural orgulho de todo o espanhol que presa a sua liberdade, deseja duvidar — «para bem da verdadeira independência de Espanha».

Estamos ainda um pouco longe do termo do desgraçado conflito, a que se tem chamado, tam-

bém, e com propriedade, a guerra das duas Espanhas. O triunfo nacionalista acentua-se dia a dia.

Resta saber, depois, se as tropas do general Franco, ou, melhor, se tôda a Espanha nacionalista, aceitará, no caso da restauração monárquica, um rei imposto, ou, pelo menos, indicado por Mussolini.

A Espanha é quem decidirá na escolha dos pretendentes ao trôno. Mussolini, como político, só poderá apoiar a escolha livre dos espanhóis.

A questão colonial alemã

A questão colonial, posta pela Alemanha, continua a ser o pesadêlo da política internacional.

Perante a resistência oferecida, com maior ou menor violência, pela Inglaterra, pela França, pela Bélgica, e ainda por Portugal, que, pela boca do seu Presidente do Conselho, afirmou, categoricamente, que não dava, não alugava, nem vendia as suas colônias, a Alemanha ver-se-á obrigada a desistir das suas pretensões?

O problema colonial alemão já não nos toca, ou, pelo menos, não deve provocar as nossas apreensões.

Foi com verdadeiro jubilo que tomámos conhecimento, por intermédio da «Havas», de que a revista «Relazioni Internazionali», examinando a questão das reivindicações coloniais, afirma que aquele problema é duma actualidade palpante, tem caracter europeu e deve ser olhado de frente e resolvido.

A citada revista acrescenta ainda — e é êsse ponto que nos interessa particularmente — que as reivindicações germânicas só dizem respeito a territórios administrados pela França, Grã Bretanha e Bélgica.

E como será resolvido êsse problema, que pode, dum momento para o outro, suscitar uma questão séria na Europa?

Tudo nos leva a crêr — não é só o nosso optimismo — que o problema será resolvido com prudência pela Inglaterra, com a colaboração da França, da Itália e da Bélgica.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 254, II série, de 24 de Novembro, publica o seguinte:

Augusto Miguel Teixeira, empregado de escritório de 2.ª classe, adido, dos Caminhos de Ferro do Estado, em serviço na delegação da Inspecção do Comércio Bancário no Porto — concedido o 4.º período de diuturnidade, ao abrigo do artigo 315.º da organização anexa ao decreto n.º 8:924, de 18 de Junho de 1923, a contar de 4 de Setembro do corrente ano. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Artur Marques Fernandes, empregado de escritório de 2.ª classe, adido, dos Caminhos de Ferro do Estado, em serviço na delegação da Inspecção do Comércio Bancário no Porto — concedido o 4.º período de diuturnidade, ao abrigo do artigo 315.º da organização anexa ao decreto n.º 8:924, de 18 de Junho de 1923, a contar de 3 de Outubro do corrente ano. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22 257).

O «Diário do Governo», n.º 276, II série, de 23 de Novembro 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 23 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias relativo à redução de mínimos de peso e de carga de vagão completo ou pagando como tal para diversas mercadorias e da ampliação à estação de Leixões, da disposição da nota (14) da citada classificação geral, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acôrdo das restantes empresas ferroviárias.

O «Diário do Governo», n.º 278, II série, de 30 de Novembro publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que Eduardo Pinto dos Santos, que à data do arrendamento das linhas férreas do Estado à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tinha a categoria de aprendiz das oficinas da rede do Minho e Douro, e que se encontra prestando serviço naquela Companhia, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de 11 de Março de 1927, foi promovido pela mesma Companhia a serralheiro de 6.ª classe em 26 de Dezembro de 1928 e a fogueiro de 2.ª classe em 1 de Julho último.

Nos termos do artigo 26.º do decreto n.º 27:256 de 23 de Novembro de 1936, se publica a lista definitiva dos candidatos aprovados no concurso para fiscais de 1.ª classe do quadro transitório desta Direcção Geral, a que se refere o aviso inserto no «Diário do Governo» n.º 188, 2.ª série de 15 de Agosto do corrente ano:

- 1 — Francisco de Castro Freire.
- 2 — António Bergano Fialho Prego.
- 3 — Avelino Vaz.
- 4 — Fernando Pinto da Mota
- 5 — António Moreno Lagarto Júnior.
- 6 — Alfredo José da Luz.

- 7 — João da Silva Álvaro.
- 8 — Manuel António Júnior.
- 9 — Manuel Ferreira.
- 10 — Jaime de Azevedo Pinto.
- 11 — Luiz Xavier de Meireles e Vasconcelos.
- 12 — Henrique Pedrosa de Aguiar.
- 13 — Manuel António Peneque Júnior.

Estas classificações são válidas pelo espaço de dois anos, contados da data da publicação da presente lista no «Diário do Governo», nos termos do artigo 3.º do decreto n.º 27:256, de 23 de Novembro de 1936.

Mais se declara, para efeito do disposto no artigo 31.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1955, que o fiscal de 2.ª classe Domingos Meireles de Sousa desistiu de prestar as respectivas provas.

BALANÇAS E BASCULAS

ROMÃO

Casa fundada em 1778

Especialistas em balanças:

automáticas
registadoras
laboratório

Cruzes da Sé, 15 — LISBOA



BATATAS DE SEMENTE

ERD GOLD (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, 31 — Telefone 2 0462
PORTO — Rua Mousinho da Silveira, 140-1.º — Telef. 4160

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Espectáculos

COLISEU DOS RECREIOS

Numa constante preocupação de apresentar ao público de Lisboa o que de melhor existe nos circos estrangeiros, tem vindo o ilustre empresário do Coliseu dos Recreios, à custa dos maiores sacrifícios para poder elaborar excelentes programas, a seleccionar os elementos que deve contratar.

E tão bem atilada é a escolha que, dessa maneira, consegue mostrar-nos as grandes celebridades que além fronteiras se classificaram como as melhores.

Assim, na primeira representação da Nova Companhia de Circo, que se realizou no pretérito dia 26 vimos grandes atracções mundiais que, sem favor, mereceram entusiásticos e contínuos aplausos.

Sem desluzo para os demais números exibidos, seja-nos permitido pôr em destaque o trio olímpico de forças combinadas e poses plásticas os «Byrd Gondim» magistrais no seu esplêndido trabalho de beleza e força, a gentil e insinuante trapezista «Miss Mireillys» que empolgou a assistência com os seus arrojados exercícios de alta ginástica e «Tanit Ikao» a artista fascinadora de animais que trabalha dominando pela sua influência física uns terríveis caimões e não inofensivos aligatores como é de uso apresentar-se em espectáculos desta natureza.

Além destas incontestáveis atracções há ainda trabalhos apreciáveis, como os dos barristas sério-cómico «Iwanowes» de perfeitos trabalhos e duas parselhas de palhaços, qual delas a melhor, o «Trio Cavallini» e «Zézé & Paolino», assim como os equilibristas em arame «Mamiog & Closs», com que foi iniciado o colossal programa.

Os «Augustos», cuja apreciável direcção coube a «Lucien» tiveram engraçados intermédios e França, o «regisseur», sempre distinto dirigiu os trabalhos da pista.

Casa cheia de espectadores que aplaudiram com entusiasmo e prémio garantido de enchentes consecutivas para compensar a empresa do importante dispêndio de capital por trazer até nós um tão admirável programa de atracções, é os votos que faz o — TIO XANDA.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 21, «Saias», — 23, «As três hejenas».
COLISEU — 21,50 — Nova Companhia de Circo.
COLETE ENCARNADO — Fados e guitarradas.

CINEMAS

EDEN — 21,50 — «Os dois tirolezes».
SÃO LUIZ — Sempre excelentes programas.
TIVOLI — Sempre estreias
POLITEAMA — Filmes de bom agrado.
CHIADO TERRASSE — 115 e 21,15 — Filmes de grande metragem.
CENTRAL — Restauradores.
CONDES — Programas de bom agrado.
OLIMPIA — Sempre sessões contínuas.
LYS — 21 — Programas variados com filmes escolhidos.
ODÉON — 21,50 — Programas de bom agrado.
PALÁCIO — 21,50 — Estupendos programas.
CAPITÓLIO — Parque Mayer.
REX — 21,15 — Filmes de grande agrado.
PAVILHÃO PORTUGUÊS — Parque Mayer.
PROMOTORA — Largo das Fontainhas, 19.
PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.
CINE BELGICA — R. da Beneficência, 175 (ao Rêgo).
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Imprensa

“A Voz”

O artigo que noutro lugar publicamos com o título «A propósito da Estrada Marginal Lisboa-Cascais», da autoria do distinto Eng.º António de Almeida Belo, é transcrito com a devida vénia do nosso colega «A Voz».

“Renascença”

Safu o n.º 185 da revista ilustrada «Renascença» que vem melhorando de número para número. A par das suas crónicas e actualidades de palpitante interesse começa a publicar neste número quatro páginas dedicadas a cinema e rádio. Ilustra a capa uma interessante fotografia de Loriga e seus socalcos (foto Dr. Mário Godinho).

Sumário: Quinzena artística, Adelaide Felix, Crónica da quinzena, José Maria de Almeida, Nossos amores, Crónica musical, Gomes da Silva, Vida dos organismos da Acção Católica Portuguesa, Cinema e Rádio, Actualidades, Crónica de... Vista Alegre, Mofino Memdes, Vida literária, Um novo Seminário (Crónica do Porto), Frederico de Monforte e Secção feminina, dirigida por Nelly.

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Dezembro de 1898



O Sud-Express para Alcantara

No nosso numero 205, de 1 julho de 1896, pagina 196, tratando do serviço d'este comboio internacional, dissémos:

«Não desesperamos de vêr, um dia, os grandes transatlânticos atracarem á muralha do nosso porto e trasbordarem os passageiros directamente para o comboio que os espera na linha marginal, fumegante e como que impaciente por levá-los rapidamente ao centro da Europa.

Do esforço combinado de todos dependerá esse resultado, para o qual nos fadaram a posição geographica e outras condições favoráveis do nosso paiz.»

O então director da companhia real, lendo este periodo, grácejou da idéa com o auctor do artigo, mas como se os factos se encarregassem de confirmar as nossas previsões, quando poucos dias depois os viajantes que haviam vindo a Lisboa a bordo do *Cordillère*, na sua primeira viagem do Havre a Lisboa e à America, quizeram ir a Cintra, um comboio foi organizado, partindo de Alcantara-mar, serviço que muito agradou aos excursionistas por lhes poupar o incommodo do transporte em carros ao Rocio.

Mas essa previsão estava fadada, como outras que temos feito, a uma parcial pelo menos realização. O *Sud-express* vae, uma vez por semana, ser prolongado até Alcantara-mar, isto é, de fórma que os passageiros chegados do centro da Europa passem do comboio ao caes e d'este ao vapor, se querem, e as bagagens — é isso é o mais importante — não tenham que andar aos baldões, o vapor em verificações na alfandega, carroças ao caes, fragatas no rio e trasbordo d'estas para o vapor, dando a seu dono os competentes incomodos, despesas, demoras e perigos de extravios ou de avarias.

Repetimos: é pelas bagagens que este serviço melhores commodidades offerece. O passageiro, esse raro chegará no comboio a hora coincidente com a da partida do paquete, e é para desejar mesmo, que, entre a chegada e a partida, haja ao menos, algumas horas que permitam ao estrangeiro visitar a cidade. Mas do que o viajante bem precisa, é que o não obriguem a empregar essas poucas horas em assistir ás manipulações dos seus volumes de bagagem. Chegando a Alcantara, em um ou dois quartos de hora pôde assistir á passagem dos seus volumes, do comboio para o vapor, e aproveitar o restante tempo para dar uma visita d'olhos á capital, sem preoccupar-se mais dos volumes de que se faz acompanhar.

Quem tem viajado no estrangeiro, onde serviços n'este genero estão de ha muito organizados, como em Dover, em Calais, em Antuerpia, em Holyhead, em Kingston, em muitos pontos da Dinamarca, etc., sabe bem quanta commodidade elle representa, e quanta vantagem para as cidades, onde os viajantes, preparando-se para uma longa travessia maritima, se dão o prazer, livres de embaraços de toda a ordem, de passear umas horas.

Com mais esta vantagem lucrará a nossa capital, e as vias ferreas não lucrarão menos, confirmando, na Europa Central e na America, que por Lisboa é o caminho mais curto entre os dois hemispherios.

Carris de Ferro de Lisboa

Publicámos no nosso numero passado o decreto do Ministerio do Reino approvando o contracto entre a camara e esta

companhia, para a concessão de mais 26 kilometros de linhas e adopção de tracção electrica em Lisboa.

Por mais que leia esse documento, a sua comprehensão não é dada aos profanos.

A condição 1.ª concede 26 kilometros para explorar por electricidade em *novas* linhas.

A 2.ª diz que esses 26 kilometros serão escolhidos dentro da area a que refere o pedido da companhia de 17 de fevereiro de 1896, etc.

A 3.ª põe muito claro (isso não ha duvida, que os 26 kilometros nada tem com as actuaes linhas em exploração.

Nas doze restantes condições do contracto não ha uma só palavra que se refira á concessão da tracção electrica nas actuaes linhas.

Logo, conclue-se que a companhia *não pode adoptar nas linhas que hoje explora* a tracção electrica.

Mas pela condição 7.ª ninguém mais pôde adoptar a tracção mechanica no perimetro da rede geral *concedida á companhia*. Por este contracto ou por outros anteriores que não cita?

Não se entende, mas o espirito interpretativo deve ser o mais lato a favor da companhia, como é costume e mister.

Em todo o caso o que não conseguimos perceber é *onde está o gato*, que deve ser um bichano immenso para ter electricidade para o tracção dos vehiculos sobre todas as linhas actualmente em serviço.

Mas deve existir, isso deve.

Porque não se fazem estas coisas claras?

Porque assim *convém*.

Estamos calados, e convictos.

Linhas portuguesas

Mormugão. — Está, em definitivo, resolvida a questão das tarifas de South-Maratha, acabando a guerra á nossa linha ndiana.

Em telegramma de Londres, recebido no dia 1 pelo sr. ministro da marinha, dizia o nosso agente financeiro, o sr. Abilio Lobo, o seguinte:

«Londres, 1. — A Companhia de Mormugão recebeu agora do seu agente um telegramma dizendo que as tarifas combinadas com Maratha começaram a vigorar hoje, e que os resultados são auspiciosos.»

Pessoal da Companhia Real. — Pediu a sua reforma, que lhe foi concedida, o sr. Antonio Guedes, antigo sub-chefe do movimento. Na ordem da direcção, em que este facto é communicado ao pessoal, lê-se esta justa apreciação d'aquelle sollicito empregado, phrases que transcrevemos com todo o prazer:

«Foi este funcionario um dos que acompanharam desde o principio o successivo desenvolvimento d'estes caminhos de ferro, demonstrando durante o longo periodo de 33 annos as suas qualidades de empregado dedicado, activo e intelligente.

«Juízo dever dar por esta occasião a este zeloso e antigo funcionario, cujo estado physico o inhibe de continuar no serviço activo d'esta Companhia, este testemunho bem patente da consideração de que sempre foi merecedor.»

Tremvia em Braga. — Trata-se de organizar n'esta cidade uma companhia, com o capital de 100:000\$000 réis, para a construcção e exploração de uma linha de tremvia, que se dirija d'alli á antiga villa de Prado, ligando com Braga todas as povoações intermediarias, as quaes são importantes. Perto de Prado, e na margem esquerda do rio Cavado, fica a notavel fabrica de papel de Ruães.

Linhas mineiras. — O conselho superior de obras publicas apreciou, na sua ultima sessão, o pedido do sr. Raymundo Sousa Netto para estabelecer duas vias ferreas a entroncar na linha do Sul e Sueste para serviço das minas da Orada e Pequito para as estações de Pias, Serpa e Cuba.

Mais apeadeiros. — Está já approvedo o projecto de

apeadeiro de S. Thiago do Escourol, dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, ao kilometro 83,7115, e ordenada a sua construção.

Loanda a Ambaca. — Foi nomeada uma comissão, composta do director da fiscalização d'este caminho de ferro, o engenheiro sr. Raul de Machado de Faria e Maia, do engenheiro servindo de director das obras, sr. José Rodrigues do Amaral Themudo, e do engenheiro auxiliar das mesmas obras, sr. Emilio Correia do Amaral, para proceder a um rigoroso exame aos trabalhos da construção da parte d'esta linha ferrea entre Balla e N' Dala Tando.

Mossamedes. — A Companhia de Mossamedes propõe-se fazer a construção de uma linha do Porto Alexandre, na Bahia dos Tigres ao Humbe, no planalto fértil e salubre de Mossamedes.

Não pede subsídio ou garantia do Estado.

A linha terá quatro secções de 100 kilometros cada uma, que se orça na razão de 3.000 libras por kilometro.

Serve as minas de ouro de Cassinga.

E' um melhoramento importante para a nossa provincia de Angola.

Comissão de tarifas. — Installou-se no dia 3, funcionando na sala do conselho superior de obras publicas e minas, a nova comissão de tarifas, creada por decreto de 30 de junho ultimo, ao qual nos referimos em artigo editorial de 16 de julho.

Presidiu o sr. Adolpho Loureiro, director geral das obras publicas, secretariado pelo engenheiro sr. Abreu e Sousa, chefe da repartição dos caminhos de ferro. Compareceram os vogaes srs. Joaquim Belford, Pedro Maria da Fonseca Araujo, Pedro Roberto da Cunha e Silva, conselheiro Driesel Schroeter, Eça, Mattos, general Couceiro e Madeira Finto.

Foi nomeada uma comissão, composta dos srs. generaes Mattos e Couceiro, e Pedro Ignacio Lopes, engenheiro chefe de 1.ª classe, para proceder á elaboração do regulamento.

Resolveu-se mais que a mesa fosse distribuindo, como entendesse, os processos que forem submettidos ao parecer da comissão, enquanto não estiver elaborado o referido regulamento.

A comissão já n'essa sessão tomou conhecimento d'alguns processos antigos que estavam no conselho superior de agricultura.

Quer dizer que principiou a funcionar, segundo os seus fins.

Apparelhos motore.s. — Pelo ministerio das obras publicas foi resolvido que nas provas d'estes aparelhos pertencentes ás vias ferrea se siga o que está estabelecido para eguesas provas de aparelhos de outras industrias.

Urbana do Porto. — O sr. Marques da Silva, architecto portuense, auctor do projecto do edificio para a estação central, a que nos temos referido aqui, veio a Lisboa apresentar ao sr. ministro das obras publicas o resultado dos seus estudos para a modificação do seu grandioso projecto, no sentido de tornar a construção mais economica, de apparencia mais modesta e de resultados mais praticos, dando accommodações para o correio e outras repartições.

— Foi approvedo o projecto de modificação dos tectos do tunel D. Carlos I, no lanço da empreitada F dos caminhos de ferro do Minho e Douro e de que é adjudicatario Eugène Beraud.

Apeadeiro de Chancelleiros. — Foi autorizada a construção do apeadeiro de Covas, na linha do Douro, sendo-lhe dado o titulo acima, não só por servir este apeadeiro o antigo solar d'aquella familia como em homenagem ao pae dos srs. visconde de Chancelleiros e João Anastacio de Carvalho aos quaes o paiz deveu notaveis serviços.

Baterias alcalinas de ferro-nickel

EDISON

Tintas anti-corrosivas

BITUMASTIC

C. SANTOS, L.^{DA}

57, Rua do Crucifixo, 59 — LISBOA

Engraxe só com

MIMI

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L.^{da}

Avenida 24 Julho, 16



LISBOA

Já se vende em Lisboa a verdadeira FARINHA DE SOJA

“SOYAK”

preparada sob a direcção do Dr. Berczeller, da Universidade de Oxford

Alimento natural, completo, rico em matéria azotada, em vitaminas e lecitina. A venda nas boas casas. Pedidos aos unicos representantes

L. CALDEIRA, L.^{DA}

Trav. Nova de S. Domingos, 34, 1.º — Telefone 27968 — LISBOA

Quereis dinheiro?

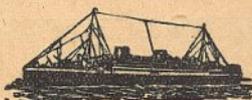
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51

LISBOA

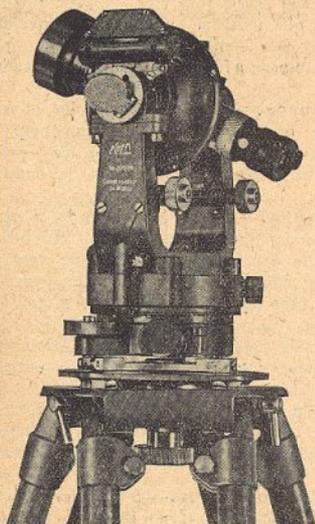
Sempre Sortes Grandes!



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da America do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia teem as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23252-5-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.



TEODOLITO D K I

Kern
AARAU
SUISSE

A última criação do Dr. H. Wild, para poligonometria, triangulação secundária e outros trabalhos. Novos e importantes dispositivos permitindo um trabalho mais rápido e preciso.

À venda em todas as casas da especialidade

AGENTES EM LISBOA
CARLOS GOMES & C.^A L.^{DA}
15, Rua dos Fanqueiros

Fábrica de Tintas e Vernizes



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



Corporação Industrial do Norte, L.^{da}



Rua de Bento Júnior—PORTO

TELEFONE 4594

“A Nova Loja de Candeeiros”



Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigos da VACUUM

Única casa no género que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertenceu àquela Companhia, tomando responsabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados.

R. Horta Sêca, 24-LISBOA-Tel. 2 2942

COMPANHIA DE SEGUROS



Europêa

Capital realiado: 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.



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 Pôrto

Avenida dos Aliados, 54

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:

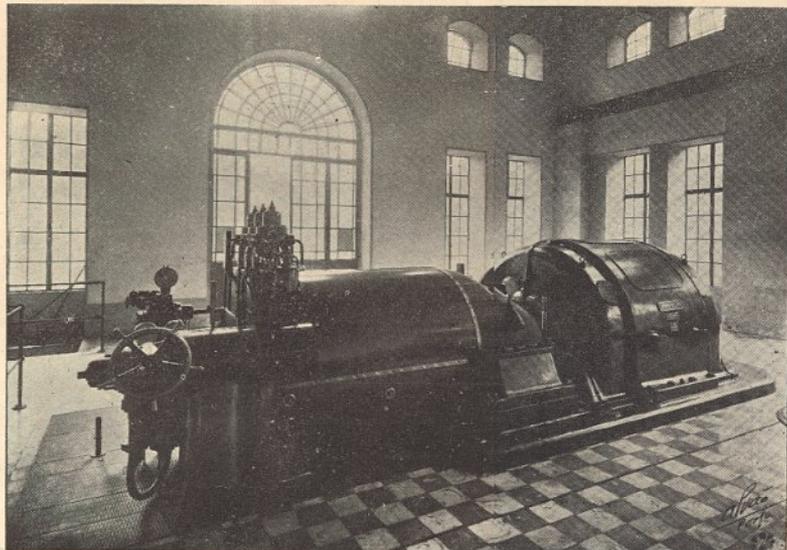
EDOUARD

DALPHIN

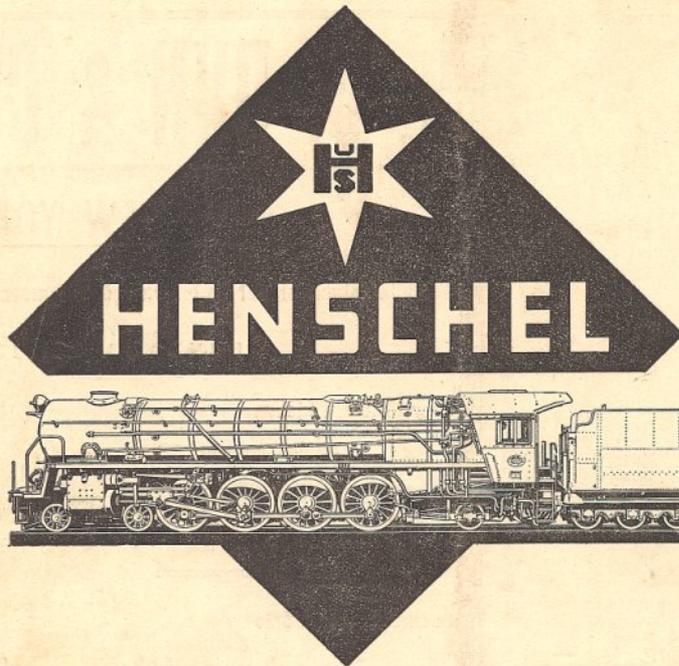
ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.º

PORTO



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



LOCOMOTIVAS A VAPOR
LOCOMOTIVAS ELECTRICAS
LOCOMOTIVAS DIESEL-ELECTRICAS
LOCOMOTIVAS DIESEL-MECHANICAS
CAMINHÕES E OMNIBUS de 2 até
12 toneladas de carga util
ROLOS COMPRESSORES a vapor
e com moïor



31a

HENSCHTEL & SOHN GM **KASSEL**
ALLEMANTA

REPRESENTANTE GERAL:

Carlos Empis

Rua de S. Julião, 23-1.º

LISBOA