

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL



**COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO**

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»  
6, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

Comércio e Transporte / Economia e Finanças / Turismo  
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas  
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria  
CAMINHOS DE FERRO

**REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO**

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º  
Telefone P B X 2 0158 — LISBOA



**K**  
**L**  
**M**

**C.ª Real Holandesa  
de Aviação**

FUNDADA EM 1919

AS LINHAS AÉREAS  
MAIS ANTIGAS  
DO MUNDO

LISBOA—GENEVA—AMSTERDAM  
e vice-versa via MADRID

Todas as semanas  
AMSTERDAM—AMÉRICA DO SUL  
e vice-versa via LISBOA



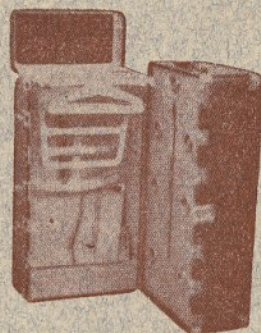


# Teodoro

MALAS DE VIAGEM — CARTEIRAS — MALINHAS  
PASTAS — LUVAS



PELES — Confeção  
Raposas — Visons  
— Astrakans, etc.



O maior sortido  
Os melhores preços

SUCURSAIS:

Rua da Conceição, 20-26  
Rua da Palma, 117-121

Rua do Ouro, 234  
Rua do Carmo, 29-31

# A Companhia União Fabril

FABRICOU, VENDEU E ENTREGOU  
**EM 1946**

quantidades de **Superfosfatos** superiores a  
**150 por cento** das anteriores à guerra.  
Estabeleceu assim o seu «record» do  
movimento industrial e comercial desde  
==== a fundação da Empresa ====

**C. U. F.**  
AO SERVIÇO DA LAVOURA

Rua do Comércio, 49-LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 84-PORTO



# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 20158; Direcção: 2 7520

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

Delegado no Pórtó: ALBERTO MOUTINHO, Rua Mousinho da Silveira, 136  
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

# 1426

16—MAIO—1947

# ANO LVIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

Africa (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00



## GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

### CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES  
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO  
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR  
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU  
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

### DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

### SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
ÁLVARO PORTELA

### REDACÇÃO:

ALEXANDRE SETTAS  
REBELO DE BETTENCOURT  
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

### COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Coronel de Engenharia ABEL URBANO  
Major de Engenharia MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Engenharia JAIME GALO  
Major HUMBERTO CRUZ  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR  
ANTÓNIO MONTEZ  
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS  
CARLOS BIVAR

### COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



## S U M Á R I O

Previsões, Electrificações e Ilusões, pelo Eng.º civil <i>Américo Vieira de Castro</i> . . . . .	119
Os Caminhos de Ferro na Literatura, pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i> . . . . .	122
Linhas Estrangeiras . . . . .	124
«Gazeta dos Caminhos de Ferro» e o seu número especial . . . . .	124
Congresso Internacional de Caminhos de Ferro na Suíça . . . . .	125
O Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro realizou a sua festa anual de confraternização . . . . .	127
Há 50 anos . . . . .	129
Jardim Zoológico de Lisboa . . . . .	129
Almôço de Confraternização do pessoal gráfico da nossa «Revista» . . . . .	129
Caminhos de Ferro Coloniais . . . . .	129
Grupo Cultural e Desportivo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro . . . . .	129
Recortes sem Comentários . . . . .	130
O que todos devem saber. . . . .	131
Parte oficial . . . . .	132
Espectáculos . . . . .	133



# Previsões, Electrificações e Ilusões

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

**N**ÃO vamos referir-nos, mais uma vez, enfadonhamente, à especulação com as linhas do Norte, de tristíssima memória, e ao acerto das nossas previsões. Mas vamos relatar um outro caso, ainda inédito para os leitores da hospitaleira *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Pouco tempo depois de se ter iniciado, no meio de um còro de aclamações, a exploração dos dois gigantes dos mares, o «Queen Mary» e o «Normandie» — tão prematuramente e tão ignominiosamente transformado em sucata, como castigo por mal se comportar na exploração! — escrevemos no *Primeiro de Janeiro* alguns artigos prevendo os desastrosos resultados financeiros da exploração desses dois maravilhosos e anti-económicos paquetes, produto de ilusões e vãs preocupações de prestígio.

Em menos de dois anos as nossas previsões estavam cabalmente confirmadas.

Outros casos poderíamos citar de sombrias e exactas previsões nossas.

Antes de entrar propriamente no assunto do presente artigo, desejamos proclamar, mais uma vez, que da injustificável electrificação das nossas grandes linhas — as mais pobres da projecta Europa — só advirão prejuízos para a economia dos caminhos de ferro e da nação.

O futuro o mostrará, como mostrou na Suíça.

A este simpático país queremos hoje referirmo-nos de novo.

Dele nos chegam notícias de que os seus representantes diplomáticos, mundo em fora, avisam o governo federal de que os preços dos produtos suíços são demasiadamente altos, e se nesse nível se mantive-

rem, não poderão concorrer com os das outras nações.

*Mirabile dictu!* Então o país onde tudo é «hidro-eléctrico», e, portanto, segundo a opinião de muitos ingénúos e de muitos espertos, muito barata deve ser a sua produção, não pode competir com outros países, muito menos «hidro-eléctricos» ao tempo em que o carvão escasseia e é pago por altos preços?!... Não deveria ser a Suíça a primeira nação a baixar os preços no mercado mundial, graças à sua maravilhosa electrificação?!... Afinal sucede exactamente o contrário. Inesperado paradoxo!

Já aqui mostramos que as tarifas dos caminhos de ferro helvéticos eram as mais caras da Europa e, provavelmente, do mundo. Agora se verifica que o mesmo sucede em todos os ramos da produção helvética.

Ora, *baixar o custo da produção* deve ser a preocupação dominante dos governantes de qualquer país, pouco importando que a força motora seja «nacional», ou provenha de carvão ou óleo que atravessem as suas fronteiras. Em troca deles outros produtos atravessarão as mesmas fronteiras em sentido contrário.

**O essencial é que a produção seja barata.**

Sem essa condição não pode haver prosperidade económica solidamente estabelecida. Foi esse baixo custo que trouxe a fortuna aos E. U. A. Bem sabemos que a riqueza do solo e do sub-solo para tanto contribuíram poderosamente. Mas é inegável que, *se essas matérias primas não fossem economicamente aproveitadas*, nunca a for-



tuna se instalaria na grande nação americana.

Os seus habitantes mostraram-se dignos das dádivas que da natureza receberam.

Nenhum beneficio trouxe, afinal, ao encantador país dos lagos, das neves e do turismo, o grande aproveitamento das torrentes que descem das suas montanhas.

E, note-se bem, essa utilização das quedas de água não foi, em regra, muito dispendiosa, em virtude da natureza montanhosa do país. Tampouco as distâncias a percorrer pela «Grande Fada» eram muito consideráveis, não sómente por causa das acanhadas dimensões do país, mas também porque, situado no coração da Europa, sobre as grandes correntes internacionais de tráfego do Norte para o Sul, de Leste para Oeste, as indústrias exportadoras, tardiamente instaladas, puderam escolher a vizinhança dessas correntes de tráfego.

Tudo condições favoráveis à energia hidro-eléctrica.

Imaginem-se agora os casos nos quais, para se conseguirem quedas de água, é necessário, préviamente, proceder a dispendiosas obras — longos canais e arrogantes barragens — e, uma vez produzida, a energia tem de percorrer centos e centos de quilómetros, antes de bater à porta do consumidor!...

Outrora, na opinião de ingénuos e esportos, bastava não ser necessário queimar carvão para tornar essa energia apta a suportar todos os encargos de capital *fosse qual fosse a sua magnitude!*

Que ilusão!

Os resultados estão bem patentes, em todo o mundo, com a simpática Suíça à frente. Cruel desengano!

O que ora se passa nesse país justifica a nossa estranheza pelo facto de o nosso Governo se interessar directamente na produção dessa energia. E' claro que nós discordamos em absoluto dessa maneira de proceder. E não vemos que seja, nem desprimoroso, nem inconveniente, manifestar abertamente a nossa opinião. *Errare humanum est*, e este tão banal aforismo latino, tanto se aplica á maneira de ver do Go-

verno, como à nossa. O futuro mostrará quem tinha razão.

Evidentemente a Suíça, ao presente, nada pode fazer contra a sua desenvolvidíssima electrificação, realizada um tanto inconsideradamente, contra ventos e marés. Tem de sofrer-lhe, resignadamente, as consequências.

Mas não será prudente que os países, que ora se lançam na mesma via, reflitam maduramente antes de tornar irremediável o seu procedimento?!

Pensamos que sim.

A «super-electrificação» da Suíça — passe o termo um tanto estranho — foi levada a cabo quando se chamava «económica» a uma máquina a vapor, a qual lograva produzir o cavallo-hora queimando apenas (!) 1 quilo de bom carvão, e quando uma queda de água, *fosse qual fosse a sua localização*, era sempre considerada como um «eldorado». E «eldorados» foram, na verdade, muitas quedas de água, mundo em fora, mas não para a economia das nações onde estavam situadas.

As instalações hidro-eléctricas são feitas para durar indefinidamente, como as pirâmides do Egipto, e não para serem modificadas de acordo com o incessante progresso da ciência e da técnica.

Pois, se até a prática inglesa — também seguida no nosso país — de fazer durar quasi indefinidamente as locomotivas, em contraste com a acertada prática americana, a qual as renova todos os 7 ou 8 anos, resultou prejudicialíssima para a economia dos caminhos de ferro da Grã-Bretanha!!...

*A maior prudência é, portanto, de rigor quando se trata de vultuosas imobilizações.*

Nunca os governos, os quais têm a responsabilidade do dinheiro dos contribuintes, devem perder de vista esta justa observação.

Ao tempo em que tantas coisas se «condicionam» devem também condicionar-se as instalações hidro-eléctricas, e nunca realizá-la cegamente, só porque de instalações hidro-eléctricas se trata.



Ainda sem desprimor para ninguém, devemos dizer que semelhante critério é *profundamente retrógrado*.

Quando o carvão e o óleo atingiram preços exorbitantes não seria uma ocasião única para os países como a Suíça, onde tudo é «hidro-eléctrico», mostrarem a grande economia da sua produção?!... Sem dúvida alguma. Infelizmente dá-se precisamente o contrário.

Porventura a circunstância de não importar 60.000 contos de carvão — consumo dos nossos caminhos de ferro — será suficiente para compensar o encarecimento da produção no nosso país?! Bem estranho seria responder pela afirmativa.

Pequena é, sem dúvida, a nossa produção, mas não tão exígua que possa ser influenciada pela diminuta importância de 60.000 contos.

Cêrca de 40.000 contos por ano devem perder os nossos caminhos de ferro de via larga, unicamente para beneficiar os afortunados habitantes dos subúrbios de Lisboa e Porto.

E não se estranhe esta cifra de 40.000 contos. As actuais tarifas suburbanas dos caminhos de ferro *são muito inferiores às dos tramueis eléctricos de Lisboa e Porto muito antes da guerra!!*

Ditosos habitantes os que escolheram para sua residência as redondezas das cidades de Lisboa e Porto.

Pois se agora até se projecta electrificar, a peso de ouro, que passará as fronteiras — ao qual os nacionalistas parecem não prestar grande atenção — uma grande parte da nossa rêde ferroviária só para os beneficiar!...

Realmente já é ter sorte.

Interessa sobremaneira à economia de qualquer país que haja plenitude de meios de transporte de mercadorias às mais baixas tarifas possíveis. Mas nada importa a essa economia, ou lhe é mesmo prejudicial, que os habitantes dos subúrbios das grandes cidades vão almoçar a casa, ou vão ao teatro, em caminhos de ferro de via larga — larguíssima entre nós — quando deviam ir em camionete ou tramuei eléctrico.

Quem diria quando se estabeleceram os caminhos de ferro, com estações muito espaçadas, que um dia haviam de desempenhar tão mesquinhas e prejudiciais funções?!...

Andamos sempre atrasados alguns decénios em matéria de progresso. Quando já ninguém pensava em linhas de penetração de caminhos de ferro, em virtude da profusão e rapidez dos meios de transporte dentro das cidades, resolvemos construir a a linha da Trindade *garantida pelo Estado*.

Agora, quando a Suíça, ultra-electrificada e com plenitude de energia «nacional», mostra ao mundo a sua dificuldade em concorrer no custo da produção com os outros países, e quando os caminhos de ferro franceses pelos seus proficientes, pacientes e minuciosos estudos, mostraram aos seus congêneres das outras nações a inutilidade da electrificação das linhas férreas sob o ponto de vista da economia da exploração, deliberamos nós electrificar as nossas pobríssimas e asténicas linhas férreas, possivelmente à custa do Estado.

Triste sina!





# Os Caminhos de Ferro na Literatura

P. 10 DR. BUSQUETS DE AGUILAR

XI

CONTINUANDO na admirável descrição da viagem, o glorioso romancista Senhor Aquilino Ribeiro no conto «Os Olhos Deslumbrados» de Filhas de Babilónia», apresentou, p assada a estação de Zumánaga, um facto habitual em matéria ferroviária, como passo a indicar.

«O combóio <sup>(1)</sup> vai cauteloso por um troço da via em reparação, tropeando nos railhes com a ligeireza folgada dum menino a saltar de chulipa em chulipa. Como em todos os monstros da brusquidão, há também nele uma reserva de delicadeza. O penacho de fumo rasteja pelas rampas, esfarrapa-se nas urzes orvalhadas e fica a oscilar em flocos de algodão entre prender-se à terra e subir ao céu. Apita a locomotiva e os abetos e os piornos parecem escutar. Mas lá se passa a ravina, e esgalgando-se na recta, as cem rodas batem um compasso endiabrado. Cortamos em diagonal a chapada dum monte, no sopé do qual se avista um ribeiro correndo a bom correr, por entre alas de choupos para um valezinho, como um prato de Delft, azul e esmaltado».

Atravessada a fronteira franco-espanhola em Hendaia, a viagem continua na direcção de Paris.

«Numa estação <sup>(2)</sup> de entroncamento, fervedoiro de vozes, de pressas, de turbamulta, voltamos à recâmara, como processo mais simples de defender o nosso lugar daqueles que o não têm. Está uma tarde mansíssima, da doçura imponderável dos dias de Páscoa, a nossa carruagem deitou além das marquises, e com o papá, que acord u ao extinguir-se o embalo das cem rodas, debruçamo-nos à janela a espairecer pelo chão radiado de aço, pela campina, pelo burgo, envolto além num lençol rútilo de luz, do pesadume da jornada. A céu descoberto, a locomotiva arfa brandamente; aplicaram-lhe ao flanco a boca da mangueira e, numa febre quasi animal, sorve água do reservatório — enorme e bojuda caçarola, em cima de trempé pernalta. Descem a linha de resguardo, sem homem nem máquina, num rodar surdo, quasi sonâmbulo, vagões vazios, com as letras gordas, os letreros a giz, os números da tara apregoando de longe a força dos seus arcaibóios e os quatro pontos da França. Ao fundo, no colo da gare, divisa-se, de esconso, o tabuleiro dum viaduto, os banzos e as aspas de ferro a recortar se na brancura da tarde como

renda num estendedoiro. E ali em face, às locomotivas perfilam-se no hangar em rotunda, com os seus cabeçotes orlados de vira de cobre, a sua massa negra, dividida por uma barra encarnada, majestosas e respirando força como corceis de guerra».

«Os fios eléctricos que riscam o céu; a teia de railhes que sulcam o solo em lentas e doces curvas; as placas giratórias que, ao pôr-se-lhes pé, tocam como mil rabecões; o fumo das oficinas a desprender-se em rolos da chaminé cõr de rosa e a espriar-se depois, num penacho imenso para o azul puríssimo; a silhueta sempre pitoresca dum chefe empertigado, as alavancas, os sinais, a manobra: o próprio leito da gare, coberto de escórias e de areia negra — escalam uma bárbara mas empolgante poesia.

«E tanto essas coisas como «as enormes couraças de tartaruga», dormentes ou rolando de seu mole pelos carris abaixo, os vagões abertos à descarga, as cábreas musculosas e esgrouviadas executando gestos seguros, perdem na luz suave os contornos de febre e de vertigem, para compor, ao gosto futurista, uma atraente e estática paisagem.

«Digo isto a Genoveva e é o pai que me responde, desviando a vista do velho burgo, a que, além na colina o sol incendeia as vidraças de frestas e varandas:

« — Uma estação de caminho de ferro é coisa inteligente e, de certo, admirável. Passaram por ela algumas gerações, e continua a ser uma novidade para nossas almas velhas. Mas repare! As leis da harmonia e da proporção não sabe o que sejam. Tudo é tosco, rude, quasi infantil no risco; tudo entre si é dispar, quer dizer, arbitrário de forma. Compreende-se: a estação de caminho de ferro é uma obra de necessidade. Os engenheiros encontram-se diante da descoberta de Stephenson como, um dia, os Holandeses diante do mar. Foi preciso fazer sólido utilitário, depressa. Tal critério não podia deixar de ser nocivo à arte e saiu o que se vê».

«O combóio <sup>(3)</sup> entretanto, começara a deslizar e, com os saltos estrepitosos das placas e agulhas, apa-

(1) Senhor Aquilino Ribeiro, «Filhas de Babilónia» Lisboa, 1925, 6.ª edição, pág. 108 a 109.

(2) Senhor Aquilino Ribeiro, obr. cit., pág. 124 a 127.

(3) » » » obr. cit., pág. 131 a 132.



gava a voz, sempre surda e comedida, do meu interlocutor. Depois, molemente, num balanço suave de onda, distendeu-se e lançou-se com trovoadas românticas no viaducto».

«O combóio (1) voa, enraivece a correr e, quando cruza com outro, desse que passa, mal se tem o sentimento dum madeiro escuro, uivador, disparado com uma rapidês meteórica».

«De tempos (2) a tempos a luz fulminante dos semáforos entorna de um jacto o mar de anil, uma rosácea de verde e oiro, para voltarmos na seda vaporosa do ceu ao jogo de fantasmas—fumo, névoa, imaginação».

«O combóio (3) galga abreviando de horas esse destino. Outra vez ouça a orquestra ciclópica do aço. Estes vagões de França enrouquecem a cantar; os da Alemanha são mudos como canoas nas águas mortas dum lago. A maldita ária, por associação de ideias, leva-me ao pensamento que me minava na planura castelhana».

«Noite (4) picada de luzes... ruidos ásperos... sereias—é o arrabalde de Paris que vai desfilando. A locomotiva assobia fina e prolongadamente. Combóios que cruzam connosco são bóides a uivar».

«O combóio (5) vai saltando, saltando, rá, rá, rá, como a cega-rega nas feiras dum batuque negro muda agora para o passo pesadão, de urso... penetra num mar de claridade... Austerlitz!»

No romance «Lápides Partidas», que constitui uma auto-biografia romanceada, o Senhor Aquilino Ribeiro referiu-se à estação da Pampilhosa, descrevendo a demora, na partida, do combóio para a Beira-Alta e o incómodo da demora, numa forma bem sugestiva e real, própria de um penetrante observador.

«Maldita (6) estação, porque é que o combóio nunca mais partia? Estavam a dar as três da manhã, e nós, trôpegos, cheios de sono, a bater o passo no cais deserto, bloqueado pelo silêncio húmido da campina. Ouviu-se ao largo, no escuro, e era tudo, esfusiar o vapor duma locomotiva em chieira molesta e opressa que nunca mais tinha fim».

«Sentiam-se (7) nas dobras da noite ferragens oleosas e pesadas irem deslizando. Nos intervalos, amortecido todo o bulício da cantina e das salas de espera, o sossobramento era completo».

«A força (8) de desejar o combóio, acabámos por ver lobreguejar os grandes caixotões de tábuas e ferro, que nos haviam de conduzir mais longe, descendo lentamente a via, empurrados a ombro pelos homens da manobra, também eles com o seu ar espesso, baturro, atravessavam, como as pessoas que vão a andar e a dormir, um sono quebrado.

«— Mas porque é que ainda não saímos?

Que terá havido?— gemeu Bemposta.

«— Não saímos enquanto não chegar o expresso. Ordens especiais!»

«Maneira de atravessar aquele mar morto de tédio fomos tomar café. Contra a casa das arrecadações e sentinas amontoavam-se os passageiros de terceira, cabeça reclinada nos sacos de chita, varapau entalado debaixo da perna, à desbanda as mulheres engoiadas nos chailes em compostura menos lassa que os homens».

Dentro das salas de espera, as rimas de gente eram mais densas ainda e atropeladas. Uns dormiam, outros chupavam o cigarrinho, aqueles com o naco de queijo prensado pelo polegar contra a fatia de broa, a navalha a servir ora para cortar, ora de garfo, iam rilhando a sua parva.

De súbito (9) ouviu-se vindo do Sul o silvo estridente dum combóio. Era o expresso que se avisinhava. Fulguraram ao fundo, na negridão, os faróis do cabeçote. Tremeu o cais com o passo rompante do colosso. Chieira do vapor, ferralhada tonitroante, resfolgamento cavernoso, estalidos de aço, a formação afrouxou... deteve-se, o que era caso. Um momento, e repartiu com respiração lenta, de começo, logo de arrancada expelindo um hábito titânico».

«Mas eis (10) que ao largo na orla da noite, reluziu um gordo de cíclope. Paf, paf, paf, a locomotiva vem-se acercando, atroando o carril com o rodar mastodôntico e a vasculagem surda das vielas. Depois, pam! encostou à cambulhada de vagões, o nosso combóio.

«Precipitou-se para os lugares a matulagem dos sacos de chita e de chaile. Grimpamos também nós em pleno alvoroço. Fecham-se portinholas, abrem-se portinholas. Um harmónio solta dois compassos roufenhos, cala-se, acobardado o tocador perante a grita em suspensão. Não cabe mais ninguém nos compartimentos».

Entre os escritores actuais, as melhores páginas de literatura ferroviária pertencem, indiscutivelmente, ao Senhor Aquilino Ribeiro.

(1) Senhor Aquilino Ribeiro, obr. cit., pág. 132 a 133.

(2) » » » » » » 134.

(3) » » » » » » 140.

(4) » » » » » » 150.

(5) » » » » » » 151.

(6) Senhor Aquilino Ribeiro, «Lápides Partidas», Lisboa, 1945, pág. 165.

(7) Senhor Aquilino Ribeiro, obr. cit., pág. 165 a 166.

(8) » » » » » » 167 a 168.

(9) » » » » » » 169.

(10) » » » » » » 170.



# Linhas Estrangeiras

**ARGENTINA** O governo argentino vai adquirir por acordo três caminhos de ferro de propriedade francesa na Argentina: o Provincial, o Provincial de Santa Fé e a linha de Rosário a Porto Belgrano, pela soma de 182.796.174 pesos (equivalentes a mais de 10 milhões de libras esterlinas).

O contrato será firmado no Ministério dos Negócios Estrangeiros de Buenos Aires e o acordo entrará em vigor logo que o Governo francês notifique ao da Argentina a ratificação do mesmo pelos accionistas franceses.

— O Ministério dos Negócios Estrangeiros comunicou oficialmente que foram concluídas, com o maior êxito, as negociações que vinham sendo efectuadas, para a compra dos caminhos de ferro que os ingleses possuíam na Argentina. Acrescenta que o Governo argentino concordou em pagar 150 milhões de libras pela compra dos referidos caminhos de ferro.

Segundo o mesmo comunicado, o Governo argentino está em negociações para a compra de companhias de abastecimento de águas e electricidade, bem como outras empresas subsidiárias que se encontram actualmente na posse e têm estado a ser exploradas pela empresa de caminhos de ferro britânicos na Argentina.

Tais empresas são avaliadas em 15 milhões e meio de libras.

**CANADÁ** Os pedidos para locomotivas e carruagens para vias férreas, construídas no Canadá, eram insignificantes antes da 2.<sup>a</sup> guerra, mas, em 1946, foram tantos que eles estão agora incluídos na relação das principais exportações do domínio, sendo a Bélgica, França e Índia as maiores compradoras tanto de locomotivas como de carruagens. Máquinas e acessórios foram enviados em quantidade limitada para a Trinidad, Jamaica e Guiana Holandesa, ao passo que quantidade apreciável de carruagens foi comprada pela Terranova e África do Sul.

Os pedidos para substituir acessórios de máquina, inutilizados ou gastos, durante a guerra, cujo total de exportação inclui locomotivas e carruagens, foram no valor de Esc. 1.332.500.000\$00.

## «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

**O nosso número especial de 1 de Junho  
é dedicado às Festas da Cidade**

*Vamos publicar, em 1 de Junho, um número especial, com colaboração variada, consagrado às Festas Centenárias da Cidade.*

*De este modo nos associamos às comemorações da Tomada de Lisboa aos Mouros.*

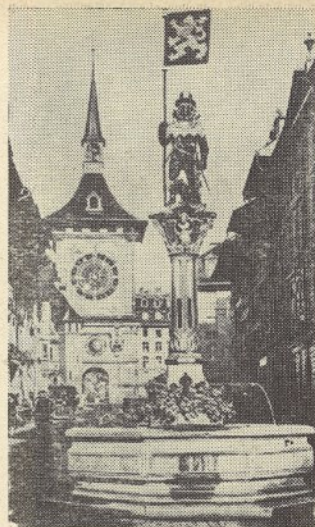


# C O N G R E S S O I N T E R N A C I O N A L

de

Caminhos de Ferro

## NA SUIÇA



Tôrre do relógio em Berne

*A* propósito do Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, que, este ano, no mês de Junho, se vai realizar na Suíça, vamos apresentar aos leitores da Gazeta alguns dados da interesse geral.

Este Congresso é levado a efeito pela Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro, criado em Bruxelas no ano de 1885. Segundo a letra dos Estatutos o Presidente da Direcção é Belga e a Comissão permanente é constituída por um número de vogais que tem sido modificado em sucessivas revisões dos Estatutos. Era, ultimamente, de setenta e seis, representando diferentes nacionalidades, cujas administrações ferroviárias se encontram filiadas na Associação.

O engenheiro João Veríssimo Mendes Guerreiro, que era uma alta competência, representou o nosso país na Comissão Permanente até 1911, ano em que faleceu. Dessa data até 1930, Portugal não teve representação permanente naquela Associação, voltando a tê-la desse ano em diante em virtude das diligências feitas pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.



Estrada de Susten

Esses Congressos não se realizam todos os anos, variando, pois, o intervalo de tempo que media entre dois Congressos, como se poderá verificar pela leitura da relação que, a seguir, inserimos, assim como variam os locais onde se levam a efeito:

1.º — 1885 . . . . .	Bruxelas
2.º — 1887 . . . . .	Milão
3.º — 1889 . . . . .	Paris
4.º — 1892 . . . . .	S. Petersburgo
5.º — 1895 . . . . .	Londres
6.º — 1900 . . . . .	Paris
7.º — 1904 . . . . .	Washington
8.º — 1910 . . . . .	Berne
9.º — 1922 . . . . .	Roma
10.º — 1925 . . . . .	Londres
11.º — 1930 . . . . .	Madrid
12.º — 1933 . . . . .	Cairo
13.º — 1937 . . . . .	Paris

Além destes Congressos, efectuaram-se em 1935 e 1939 mais duas reuniões especiais da Comissão Permanente, ambas em Bruxelas para discussões de problemas de oportunidade e urgência,

O 14.º Congresso deveria realizar-se em Berlim em 1941 e o 15.º, dois ou três depois, em Tokio. Mas a guerra veio alterar o programa estabelecido. E assim como a primeira grande guerra impediu que o 9.º Congresso se realizasse em Berlim, em 1914, do mesmo modo o último grande conflito, paralizzando a efectivação dessas reuniões, impediu que, em 1941, se realizasse na capital alemã o outro Congresso projectado. Daqui resulta que desde 1885 até hoje ainda não se levou a efeito um Congresso de Caminhos de Ferro na Alemanha.



O próximo Congresso efectua-se este ano em Lucerna. É, portanto, o 2.º que se realiza na Suíça, tendo sido o primeiro em 1910, na cidade de Berne. Como já referimos, no Congresso de Lucerna os Caminhos de Ferro Portugueses terão a presença dalguns representantes.

\* \* \*

No número 1321 da Gazeta, (1 de Janeiro de 1943) o ilustre engenheiro, sr. Raúl da Costa Couvreur, nosso colaborador e membro do Conselho Directivo desta revista, publicou, a propósito dos Congressos de Caminhos de Ferro um notável artigo, do qual extraímos os seguintes períodos finais:

«Os Congressos de Caminhos de Ferro, merecem um lugar de destaque nos Congressos Internacionais e a presença a tais Congressos é de interesse, não só para aqueles que a eles assistem com o propósito de ouvir e principalmente de ver, mas também para o próprio País.

Com efeito, em tais Congressos só se não fazem representar os Países improgressivos e eu penso que aqueles que querem marcar a sua posição não devem perder as oportunidades de o fazer.

Felizmente aos de Caminhos de Ferro, Portugal não tem faltado, e na sua representação contam-se nomes que tem marcado na Engenharia Portuguesa como Cândido Xavier Cordeiro, autor de vários trabalhos de valor e, para o caso, de uma fórmula de sobre-elevação, cuja aplicação, explicando determinado facto presente ao último Congresso de Paris, eu tive a honra de recordar em Nota publicada no Boletim da Associação; Paulo Benjamim Cabral, ilustre Director Geral dos Correios e Telégrafos e escolhido para Relator no Congresso de 1900; Manuel Afonso de Espregueira, Ministro da Fazenda e Engenheiro Director da Companhia Real dos Caminhos de Ferro



Primavera no Lago dos Quatro Cantões (Pilate)



«Ski» na Alta-Montanha

Portugueses; João Verissimo Mendes Guerreiro, membro da Comissão Permanente e que aos seus conhecimentos técnicos aliava a ilustração de um homem extraordinariamente viajado e uma notável cultura geral de literatura arqueológica, belas artes, etc.; José Fernando de Sousa, cuja combatividade e patriotismo eu tive ocasião de ver explodir em determinado Congresso, perante uma atitude insólita que beliscava o nosso amor próprio a portugueses, e, finalmente, para não alongar mais esta lista, terminarei recordando o nome do desditoso e nóvel Engenheiro Manuel Paiva Couceiro, que à sua competência juntava o muito apreciado e perfeito domínio de várias línguas, de que era conhecedor».

\* \* \*

Portugal vai ter condigna representação neste Congresso.

Assim, assistirão e tomarão parte na discussão de teses os engenheiros srs. Rogério Vasco Ramalho, Director Geral dos Caminhos de Ferro; os srs. General Raúl Esteves, Major Mário Costa e Dr. Fezas Vital, do Conselho de Administração da C. P. e ainda os Engenheiros srs. Fernando Arruda, Pedro Nunes de Brion, José de Sousa Nunes, funcionários superiores da C. P.

Em representação dos Caminhos de Ferro de Benguela, tomarão parte no Congresso os srs. Dr. Pedro Manuel Almeida Lima e os Engenheiros José Duarte Ferreira e Carlos Manitto Tôrres. Também o sr. Engenheiro Raúl da Costa Couvreur, Inspector Superior de Obras Públicas, tomará parte neste Congresso, na qualidade de representante de Portugal na Comissão Permanente.

Todos estes nomes verdadeiramente ilustres garantem uma representação brilhante numa assembleia em que se farão ouvir grandes competências em matéria ferroviária.





CASCAIS: No monumento aos Mortos da Guerra. Dois minutos de silêncio pelos que tombaram em defesa da Pátria

# O Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

## realizou a sua festa anual de confraternização

Os oficiais e soldados do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionários a França em 1917, comemoraram o 28.º aniversário do seu regresso a Portugal, com uma festa de confraternização, à maneira do que se vem fazendo todos os anos. Desta vez foram a Cascais, no dia 4 de Maio, em romagem ao Monumento aos Mortos da Guerra e em visita cordeal à histórica vila, donde há 30 anos partiram para os campos da Flandres. À chegada dos antigos componentes do *Sempre Fixe*, que em carruagens especiais partiram de Lisboa às 11,30, lançaram-se alguns morteiros. A população de Cascais festejou o acontecimento recebendo com provas de simpatia os homens do Batalhão de S. de C. F. Organizou-se um cortejo que se dirigiu ao Monumento aos Mortos da Guerra tendo sido deposto no pedestal daquele monumento um grande «bouquet» de flores naturais. O sr. general Raúl Esteves pediu, nesse momento, dois minutos de silêncio pelos camaradas mortos. No salão nobre da Camara efectuou-se depois a cerimonia da apresentação de cumprimentos.

O sr. general Raúl Esteves saudou a nobre vila

de Cascais e relembrou a hospitalidade da população que há trinta anos acolheu os que, ainda jovens, partiram para os campos de batalha da França. O sr. capitão José Roberto Pessoa, presidente do Município, em palavras de agradecimento pela visita, que não podia deixar de sensibilizá-lo, evocou as gloriosas tradições do Batalhão de Sapadores, que, disse, deixou um belo nome na história do Exército português, nome que está ligado a Cascais. Saudava os Sapadores de Caminhos de Ferro da guerra de 14, que tão honrosamente serviram a Nação.

Pelas 13 horas, no quartel do Batalhão Independente n.º 13 da Legião Portuguesa, efectuou-se o banquete de confraternização. Assistiram cerca de trezentos convivas.

Presidiu o sr. general Raúl Esteves, que tinha à sua direita os srs. eng. Leal Faria, presidente da Comissão Executiva, eng. D. Rodrigo de Serpa Pimentel, Florindo de Oliveira, que representava o sr. presidente da Câmara de Cascais, cónego dr. Avelino Figueiredo e dr. António Castelo Branco, comandante da Legião; e à esquerda os srs. major Pinto Teixeira, capitão José Henriques, que repre-



sentava o Comando Militar de Cascais, dr. Ferreira Deusdado, major Lobão, antigo comandante de Sapadores, e eng. Abrantes. Os assistentes tributaram grande ovação ao sr. major Pinto Teixeira por voltar a encontrar-se presente na festa da unidade.

A sobremesa iniciou os brindes o sr. major eng. Leal de Faria, que saudou os representantes do Comando Militar de Cascais, do Município e do Comandante da Legião, e pôs em relevo o alto significado daquela festa. Traçou o elogio do sr. general Raúl Esteves e terminou agradecendo a presença da Imprensa. Falou em seguida o representante do Município, que propôs que o sr. general

Raúl Esteves voltasse para o ano com o seu batalhão a Cascais trazendo o guião oferecido pelas senhoras da vila, guião que acompanhou há 30 anos os combatentes à França. Usou depois da palavra o sr. dr. Ferreira Deusdado que disse que o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro necessitava do historiador que escrevesse os seus feitos de heroísmo e sublinhasse a sua lealdade e disciplina.

Lembrou que fôra em Cascais que se organizaram as quatro companhias que seguiram para França e a despedida afectuosa por parte da população. Esboçou o retrato moral e intelectual do grande soldado que era o general Raúl Esteves, militar distinto que soube manter sempre o prestígio do Batalhão tanto nos campos de batalha como após a guerra, quando a unidade era chamada para manter a ordem nas ruas. No seu entender ninguém poderia escrever a história do Batalhão com mais brilho e mais justiça que o sr. general Raúl Esteves. Seguiu-se o discurso do sr. major Cortez Lobão. Evocou as gloriosas tradições da unidade, a obediência modelar de cada soldado, disciplina que está eloquentemente encerrada na frase emblemática *Sempre Fixe*. Lembrou ainda que os governos encontraram no general Raúl Esteves o homem que ajudou a salvar o país nas horas agitadas das perturbações.

Falaram mais os srs. Pereira da Silva e Pedro de Freitas seguindo-se o cónego dr. Avelino de Figueiredo, antigo capelão da unidade em França, que afirmou, por entre aplausos, ter sido, sobre-

tudo, a disciplina que elevou o Batalhão á categoria duma das primeiras unidades do país. Á energia de comando do sr. general Raúl Esteves se deve esse prestígio. Ele soube orientar o Exército português nas mais difíceis campanhas.

O sr. major Pinto Teixeira agradeceu as manifestações de carinho que lhe tributaram. A divisa *Sempre Fixe* é um símbolo de fidelidade em todos os aspectos, fidelidade que lhe permitiu nunca esquecer os seus chefes nem quando estes estão longe da Pátria. É um exemplo esta escola, que deve servir de guia aos outros.

Encerrou os brindes o sr. general Raúl Esteves. Disse da sua emoção por ver novamente ali reunidos os ex-combatentes, sempre animados do mesmo espírito, confiantes nos altos destinos da Nação. A todos fraternalmente saudava, como homens que davam exemplo vibrante e significativo de fidelidade á Pátria.

Em todos os períodos da sua história os S. C. F. afirmaram bem o que pode valer o nosso Exército. Afirmámos ao lado dos exércitos de

outros países o valor com que sabemos lutar em defesa do nosso brio. Possuímos e mantêmos um ideal sincero, sem que precisemos de lições de estrangeiros. Nas dissensões intestinas marcámos uma posição: a de subordinarmos tudo á ideia da Pátria. Quando há 30 anos desembarcavam em Lisboa as tropas que tinham ido bater-se na França, o Exército estava, por assim dizer, dissolvido. A primeira unidade que desfilou com disciplina, dando um exemplo salutar de ordem e de método, foi o *Sempre Fixe*. Esse momento marcou a hora do resurgimento do Exército Português.

Bebeu por Portugal — entre aclamações entusiásticas da assistência.

O banquete terminou entoando todos os convivas a Madelon.

A Imprensa estava largamente representada. Redactores do «Diário de Notícias», do «Século», «Diário da Manhã», «Novidades», «Diário de Lisboa», «Diário Popular», etc. «A Voz» fez-se representar por Carlos d'Ornellas, que fez de secretário de mesa lendo o expediente, e a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» por Jorge Ramos.



CASCAIS: Um aspecto do almoço na sede da Legião Portuguesa



# Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Maio de 1897)

## Novas linhas no Alemtejo

Foram concedidas, por alvará do ministerio das obras publicas, ao sr. Barão de Mattosinhos tres novas linhas férreas no Alemtejo, para serem exploradas pelo systema americano com tracção a vapor.

São ellas :

1.ª De Sines por S. Thiago de Cacem ; Grandola e Alcacer do Sal a Casa Branca (estação do caminho de ferro) seguindo de Sines a S. Thiago de Cacem, e de Alcacer do Sal a Casa Branca, estação do caminho de ferro, pela estrada districtal n.º 179, Alcacer do Sal, por Pinheiro a Montemor-Novo e á estação de Casa Branca.

2.ª De Evora por Reguengos a Mourão, seguindo pela estrada real n.º 20, Evora á fronteira por Mourão.

3.ª De Evora por Redondo, a Alandroal, seguindo pela estrada real n.º 69, Evora a Juromenha.

Estas linhas denominar-se-hão :

1.ª Caminho de Ferro Americano de Sines a Casa Branca ; — 2.ª Caminho de Ferro Americano de Evora a Mourão ; — 3.ª Caminho de Ferro de Evora ao Alandroal.

Os projectos d'estas linhas devem ser apresentados no prazo de um anno, e os trabalhos de construcção começar até 30 dias da data da approvação dos projectos, devendo estar concluidos dentro de 18 mezes da mesma data.

A concessão é por 99 annos.

O concessionario fica obrigado a transformar as linhas americanas concedidas em vias férreas da largura normal 1<sup>m</sup>.67 com leito proprio nas condições legaes em vigor, logo que o respectivo rendimento bruto kilometrico anual, livre de imposto, atingir em 3 annos consecutivos a quantia de 2:500\$000.

As demais condições são as ordinarias d'estes alvarás.

O sr. Barão de Mattosinhos foi já o concessionario de uma linha de tremvias em Coimbra e da de Torres Novas a Alcanena, ambas as quaes deixaram de funcionar por motivos bem independentes da vontade do seu concessionario que estamos certos n'estas tristes experiencias obteve a pratica necessaria dos homens e das coisas, para evitar, na construcção e exploração das novas linhas, os erros que nas outras empresas foram causa de tantos prejuizos para o seu arrojado fundador.

## JARDIM ZOOLÓGICO

### NOVOS MELHORAMENTOS

Amanhã, 17 do corrente, inauguram-se no Jardim Zoológico mais alguns novos melhoramentos: a «Torre dos Corvos», o «Club dos Gatos» e o «Pavilhão dos Meninos Perdidos».

Além destas obras, já concluidas, encontram-se em curso a transformação da Quinta de Santo António e a sua comunicação com a Mata das Águas Boas.

No próximo número daremos desenvolvida reportagem dos novos melhoramentos.

## Almôço de Confraternização

### do pessoal gráfico da nossa "Revista"

O pessoal gráfico da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* reuniu-se, no dia 1 do corrente, em almôço de confraternização, que se effectuou na «Antiga Pensão Soares», no pitoresco lugar de Moscavide.

A festa decorreu num ambiente de esplêndida camaradagem, a ela tendo assistido: Bernardino José da Silva, chefe da tipografia, Domingos Jorge, sub-chefe, José Rodrigues Alves, Alberto Nunes Ruivo, José Glória Pratas, Carlos Francisco Valente, Joaquim de Almeida, Guilhermino da Rocha Forte, Artur Gomes e o nosso redactor Jorge Ramos.

Pela solidariedade que une quantos nesta casa trabalham e pelas prosperidades da *Gazeta*, fizeram-se vários brindes. O velho tipógrafo Domingos Jorge recebeu no final do banquete um abraço de todos os presentes, que enviaram ao nosso director o seguinte e expressivo telegrama :

«Pessoal gráfico da *Gazeta* reunido almôço de confraternização saúda Carlos d'Ornelas seu estimado director».

## Caminhos de Ferro Coloniais

### MOÇAMBIQUE

Na Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique effectuou-se há dias um concurso público de recepção de propostas para o fornecimento de oito locomotivas pesadas do tipo «Mountain», de tenderes separados, e dos respectivos materiais sobressalentes. A aquisição das referidas locomotivas, cujo funcionamento é do maior interesse para os caminhos de ferro daquela nossa provincia ultramarina, importa ao Estado nalgumas dezenas de milhar de contos.

Era condição necessária para ser admitido ao concurso a efectivação de um depósito provisório na quantia de 500 contos.

### Grupo Cultural e Desportivo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Um passeio a Caldas da Rainha, Óbidos e Foz do Arelho

No domingo, 11 de Maio, o «Grupo Cultural e Desportivo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro» realizou o seu sétimo passeio recreativo. Este ano, foi às Caldas, Óbidos e Foz do Arelho, onde se effectuou o almoço.

Acompanhou os numerosos excursionistas o illustre Engenheiro sr. Manitto Tôres.

No próximo número da *Gazeta* faremos desenvolvida reportagem desse belo passeio.



# Recortes sem Comentários

## O beijo na rua

É interessante registar o que está regulado sobre o beijo na rua entre pessoas de sexo diferente, nos vários países.

Na Rússia Meridional a Polícia Moral dá caça implacável aos namorados que, na rua, façam cenas amorosas. Um beijo na namorada implicava a multa de um rublo, e meio rublo se a cingia pela cintura.

A Polícia do Beijo em França aplica a multa de 15 francos a quem beijar, na rua, uma senhora, mesmo que seja a própria esposa. Se a apertar pela cintura pagará o dobro.

Na Itália a multa a quem beijasse senhoras nas ruas era de seis libras. Em Milão havia penas punitivas para os amantes que se beijam dentro de certos limites da cidade. A partir de 1935 o beijo começou a ser livre.

Nos Estados Unidos o critério varia. Em Los Angeles ou em Hollywood não se liga importância alguma ao facto de os amantes se beijarem em público, mas em Boston já um homem foi condenado a 15 dias de cárcere por ter beijado a noiva na rua.

Em Cuba ninguém se preocupa com o beijo dos namorados na rua.

E em Portugal o que se faz e o que está regulamentado? Isso talvez o leitor saiba melhor do que nós.

(De O Cávado)

## Augusto Dias da Silva

Fez 19 anos que morreu, pobríssimo, esse espírito empreendedor a que por ironia depreciativa, feita depois consagração, chamaram «O camarada Augusto».

Se, como disse Louis Blanc, na sua «História da Revo-

lução Francesa», o homem honesto só tem medo de si próprio, a frase célebre pode muito bem ser aplicada a este homem modesto e sincero que a calúnia quis denegrir, mas que passou à história do regime republicano como um idealista dos mais convictos e honrados.

Elevando a grandes progressos o estabelecimento industrial de seu pai e podendo fruir egoisticamente os proventos da sua actividade, Dias da Silva tudo sacrificou aos seus ideais — discípulo querido de Azedo Gneco.

Chamado a intervir na política quando no norte do país se proclamava a monarquia de Couceiro, foi ministro do Trabalho nos governos de José Relvas e de Domingos Pereira. São de sua autoria a lei das 8 horas de trabalho, os bairros sociais de Lisboa e da Covilhã, o Instituto dos Seguros Sociais, obras cujo discutível insucesso nada tem com os propósitos e planos do instituidor, que nos quatro meses que foi ministro não assinou, sequer, os respectivos decretos.

Dias da Silva tinha o rasgo, a centelha, faltando-lhe, talvez, a tenacidade, a perseverança e — com certeza — a oportunidade para acompanhar as obras que criou.

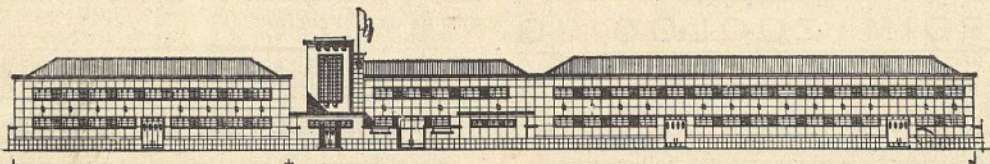
As crises de trabalho e os conflitos que se seguiram à Grande Guerra, puzeram-o deante de tarefas em que era preciso agir com as possibilidades da ocasião, sem desviar-se dos seus ideais. Foi o mais difícil da sua acção!

Morto em plena mocidade, por circunstâncias que dariam um capítulo de novela, é mais um nome a acrescentar à lista dos caluniados e mártires.

Estas palavras simples, mas sentidas, merece-as bem a memória de Dias da Silva, nobre e honrado cidadão que a mascarra da calúnia não conseguiu desvanecer da nossa admiração e da nossa saudade.

(De República)

## FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉCTRICOS DIOGO D'ÁVILA, L.<sup>DA</sup>



Condutores eléctricos obedecendo às prescrições das «Normas de Segurança das Instalações Eléctricas de Baixa Tensão», anexas ao decreto-lei n.º 29.782, de 27 de Julho de 1939

ESCRITÓRIOS (Sucursal)

Rua Maria, 25, r/c. Dt.º

Telefone 4 2839 P. B. X.

LISBOA

FUNDADA  
EM 1923



FÁBRICA (Sede)

R. Saadura Cabral, 26

Telefone Algés 296 P. B. X.

DAFUNDO



### Ordenado dos Governadores Cívicos

O «Diário do Governo» publicou um decreto-lei, que fixa em 4.000\$00 os ordenados dos governadores dos distritos autónomos das ilhas adjacentes e dos governadores cívicos de Lisboa e Porto e em 3.500\$00 os ordenados dos restantes governadores cívicos.

Os funcionários do Estado ou dos corpos administrativos que foram nomeados governadores cívicos, serão considerados em comissão extraordinária de serviço público e têm direito a optar pelo seu ordenado ou pelo de governador, competindo, porém, ao Estado, em qualquer caso, o seu pagamento. Aos funcionários na situação a que se refere o parágrafo anterior, será contado o tempo de serviço, para todos os efeitos legais, como se fosse prestado nos quadros a que pertencerem.

Os governadores cívicos dos distritos de Lisboa, Porto e Funchal, e os dos restantes distritos do continente ou das ilhas adjacentes têm direito aos subsídios mensais de 1.000\$00 e 500\$00, respectivamente, para despesas de representação. Quando o exercício do cargo obrigue o governador civil a mudança de residência, e esta lhe não seja facultada em edifício público, ser-lhe-á abonado um subsídio mensal de habitação de 1.000\$00.

(Dos jornais)

### Um automóvel voador por 125 contos

Uma firma americana construtora de automóveis acaba de anunciar que está a produzir um novo auto aeroplano, que pode desenvolver a velocidade de 90 quilómetros por hora em terra e 200 no ar, quando forem adicionadas ao veículo uma hélice, asas e cauda, operação que se faz rapidamente e sem complicação.

O novo veículo é conhecido por «anfíbio aéreo», tem lugar para 2 pessoas e pode voar 640 quilómetros com os seus 114 litros de gasolina. O preço do novo auto-aeroplano é de cerca de 125.000\$00 em moeda portuguesa.

### A condenação de Monsenhor Tisso

Monsenhor Tisso, chefe da república eslovena, foi condenado à morte por enforcamento, pelo tribunal de Bratislava. Foi-lhe negado celebrar, na manhã da sua morte, ser sepultado na sua terra natal, bem como o indulto, inclusa a morte, a menos infamante, por fusilamento.

Que crime cometeu ele? Ter dado independência à sua pátria e ter servido a Igreja.

Como disse *Ia* de Madrid: aos olhos do governo de Praga, com imensa maioria de comunistas, era duplo o seu crime: «amava demasiado a sua pequena pátria e era ministro da Igreja católica».

Extremamente querido e amado do seu povo, que chorou a sua perda, o governo mandou-o enforcar pela cela da noite. Assim, Monsenhor Tisso esteve em oração até à morte, e foi assistido por um religioso.

Talvez os eslovenos de amanhã lhe ergam uma estátua, consagrando o maior bemfeitor da sua pátria.

Thorez, o traidor comunista da França, está no governo e gosa de uma fortuna colossal; Tisso, que sofreu pela sua pátria, morreu na forca. A justiça da história, que é a justiça de Deus, vingará um dia esta monstruosidade.

(De A Guarda)

### Temas desportivos — Assim, não é possível jogar!...

Há cerca de um mês, assistimos no Campo dos Barreiros a uma triste cena de pugilato, em que um jogador, esquecendo-se de que o futebol é um desporto sério e leal, esmurrou deliberadamente um adversário e provocou, por isso, um motim, cujas consequências persistem ainda, através de vários jogadores castigados.

Domingo último, de novo o mesmo espectáculo deprimente. Socos, bofetadas, pontapés — tudo desferido com impeto aniquilador, para aleijar o adversário. E a desordem foi tamanha, que, mesmo fora do campo, houve cenas de pancada.

Em ambos estes desafios, participou uma das colectividades da Divisão de Honra mais novas, da Madeira, e por muito que isso nos custe, é imperioso afirmar que todas as irregularidades constadas tiveram base na indisciplina e irritabilidade dos jogadores do referido agrupamento.

Efectivamente, e isto não é novidade nenhuma que damos, sempre que essa equipa joga há anormalidades a lamentar, qualquer que seja o adversário e qualquer que seja o árbitro.

Não quer isto de forma nenhuma dizer que esse Clube deve ser eliminado, longe de nós tal ideia.

Há naquele Clube elementos directivos e jogadores que merecem toda a nossa simpatia e cuja obra em prol do desporto importa registar com todo o louvor.

No entanto, como em todos os lados, há que fazer uma selecção rigorosa e pôr à margem aqueles que prejudicam a missão desportiva da organização. Sobretudo, impõe-se incutir no espírito de todos a inevitabilidade das derrotas, tanto mais que estas atingem não apenas os pequenos mas os próprios grandes clubes.

É preciso saber ganhar e saber perder.

Ora a agremiação a que nos reportamos, que tem equipa e condições para ganhar serenamente, parece que detesta a derrota, ao ponto de, quando ela se avizinha, enveredar pelo caminho da violência e da incorrecção, não fugindo a esta regra os jogadores de maiores responsabilidades de educação e cultura.

A continuar este estado de coisas, tudo indica que ficará gravemente comprometido o futebol da nossa terra, especialmente aos olhos dos continentais de passagem entre nós, que farão uma triste ideia das nossas possibilidades e cívismo desportivo.

Não é apenas esse Clube que se prejudica, mas todos os restantes que com ele jogam. Estes, evidentemente, também têm os seus defeitos, e bem grandes. Mas, regra geral, reprimem os impetos, nem que não seja para evitar dificuldades futuras, como sempre acontece quando os titulares são castigados.

O Clube em referencia, se quiser, pode ser como os outros, isto é, imperfeito dentro de limites permitidos.

Com um pouco de espírito de equipa talvez isso se possa conseguir facilmente, o que era uma grande ideia para todos os verdadeiros amantes do desporto, que vêm naquela um valoroso elemento do futebol madeirense.

(Do Eco do Funchal)

## O que todos devem saber

### Vistos nos passaportes

Não são precisos vistos nos passaportes entre a Suécia, Grã-Bretanha, Bélgica, França, Irlanda, Suíça, Holanda, Dinamarca e Noruega.





# PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 82, II série, de 10 de Abril, publica o seguinte:

## Colónia de Moçambique

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes

Comunica-se que o concurso, aberto por anúncio de 19 de Julho de 1946, para o fornecimento de oito locomotivas pesadas do tipo Mountain, de tenderes separados, com todos os acessórios, e dos sobresselentes indicados no caderno de encargos foi prorrogado até às 15 horas do dia 2 de Maio de 1947.

O caderno de encargos primitivo foi alterado, mas poderá ser consultado, bem como os restantes elementos do processo, às horas do expediente, em Lisboa, na Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação, da Direcção Geral do Fomento Colonial, e, em Lourenço Marques, nos armazéns gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos caminhos de ferro, em Lourenço Marques, o depósito provisório de 500.000\$00.

A abertura das propostas realizar-se-á nos armazéns gerais da mesma Direcção no dia e hora acima mencionados.

Lourenço Marques, 12 de Março de 1937. — O Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique, *Arnaldo Pacheco Pereira Leite*.

A Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique anuncia que se acha aberto concurso, até às 15 horas do dia 10 de Julho de 1947, para o fornecimento de:

Materiais destinados à instalação da rede de transporte de energia eléctrica para Vila Luísa e respectivas subestações.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos caminhos de ferro, em Lourenço Marques, o depósito provisório de 17.000\$00.

O programa de concurso, caderno de encargos e modelo da proposta podem ser consultados, às horas do expediente, em Lisboa, na Repartição das Obras Públicas, Portos e Viação, da Direcção Geral de Fomento Colonial, e na Agência Geral das Colónias, e, em Lourenço Marques, nos armazéns gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique.

A abertura das propostas realizar-se-á nos armazéns gerais da mesma Direcção, no dia e hora acima mencionados.

Lourenço Marques, 12 de Março de 1947. — O Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique, *Arnaldo Pacheco Pereira Leite*.

# COMPRE



Lâminas  
COOPER

**Cooper Espesura Regular 006** — Pacote de 5 lâminas 5\$00

**Cooper Azul, Super Delgada 004** — Pacote de 4 lâminas 4\$00

**À VENDA EM TODAS AS CASAS DA ESPECIALIDADE**

GRATIS — Queiram enviar-nos um postal com a direcção e enviaremos uma lâmina da espesura que preferir

**Representantes exclusivos para todo o Império Português**

**SOCIEDADE COMERCIAL JULIO DE MACEDO, LD.ª**

Rua de S. Nicolau, 23, 1.ª — LISBOA — Telefone P B X 2 3608

Caixa Postal 64 — Telegramas JOSELI

O «Diário do Governo», n.º 90, III série, de 19 de Abril, publica o seguinte:

A administração dos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes da colónia de Moçambique anuncia que se acha aberto concurso, até às 15 horas do dia 14 de Julho de 1947, para o fornecimento de:

Uma central telefónica automática e de aparelhos de comunicação, para uso privativo dos caminhos de ferro de Lourenço Marques.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos caminhos de ferro, em Lourenço Marques, o depósito provisório de 15.000\$00.

O programa de concurso, caderno de encargos, modelo da proposta e desenho podem ser consultados, às horas do expediente em Lisboa, na Repartição das Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção Geral de Fomento Colonial e na Agência Geral das Colónias, e em Lourenço Marques, nos armazéns gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique.

A abertura das propostas realizar-se-á nos armazéns gerais da mesma Direcção, no dia e hora acima mencionados.

Lourenço Marques, 15 de Março de 1947. — O Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique, *Arnaldo Pacheco Pereira Leite*.

O «Diário do Governo», n.º 86, II série, de 15 de Abril, publica o seguinte:

## Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados:



por despacho de 22 do corrente mês de S. Ex.<sup>a</sup> o Ministro das Comunicações, os projectos da aviso ao público, de aditamento à tarifa especial n.º 1 (passageiros — bilhetes para combóios tranvias), e de aditamento à tarifa especial n.º 4 (passageiros — bilhetes de assinatura), destinados a estabelecer o serviço de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes, na linha de cintura do Porto.

O «Diário do Governo», n.º 88, II série, de 17 de Abril, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 7 do corrente mês, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pondo em vigor o indicador geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros desvios e cais de serviço público e das linhas afectas, em cada um destes locais, às operações de carga e descarga de vagons (antiga rede, Minho e Douro e Sul e Sueste).

O «Diário do Governo», n.º 103, II série, de 6 de Maio publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, com alterações, por despacho de 16 do corrente mês de S. Ex.<sup>a</sup> o Ministro das Comunicações, o projecto da nova tarifa especial n.º 8 103, de grande velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, para o transporte de volumes de peso não superior a 20 quilogramas.

O «Diário do Governo», n.º 87, II série, de 16 de Abril, publica o seguinte:

**Repartição de Estudos, Via e Obras**

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19.881, que sejam declaradas sobrantes três parcelas de terreno, com as superfícies, respectivamente, de 1:110, 70 e 1:300 metros quadrados, localizadas entre os quilómetros 81.111 a 81.214, 81.214 a 81.231.50 e 81.242.50 a 81.308.50 da linha férrea do Minho, nos termos do § 2.º do decreto-lei n.º 22.562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de Santa Maria Maior, concelho e distrito de Viana do Castelo, e confrontam: a primeira, ao norte e sul com o

caminho de ferro, ao nascente com Câmara Municipal e ao poente com a Rua Capitão Gaspar de Castro; a segunda, ao sul com o caminho de ferro, ao nascente com a Rua Capitão Gaspar de Castro e ao norte e poente com terrenos municipais, e a terceira, ao sul com o caminho de ferro e ao nascente, norte e poente com terrenos municipais.

As supracitadas parcelas de terreno são cedidas à Câmara Municipal de Viana do Castelo, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22.562.

O «Diário do Governo», n.º 88, II série, de 17 de Abril, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o respectivo processo de concurso público, realizado em 21 de Dezembro de 1946, adjudicar à Construtora do Tâmega, Limitada, a empreitada n.º 7, de pinturas, caiação e reparação dos edificios do troço de Celorico de Basto a Arco de Baulhe, pela importância de 49.400\$00.

O «Diário do Governo», n.º 89, II série, de 18 de Abril, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 49 de construção da variante da linha férrea do Sul, entre os quilómetros 153,951.80 e 170,770.95, para a supressão da reversão de Beja, de que é adjudicatário José Pinto Casiro, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do referido contrato.

**ESPECTACULOS**

**CARTAZ DA SEMANA**

**CINEMAS**

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «A Mulher Maldita».

OLIMPIA — Às 15 e 21 — «Rival de Al-Capone».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

**Quereis dinheiro?**

**JOGAI NO**

*Lama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

**Sempre Sortes Grandes!**

**Rocha & Oliveira**

Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES

ESCRITÓRIO

ARMAZEM

P. B. X. — 2.8082, 2.8083 e 2.8084

139, RUA DOS BACALHOEIROS  
LISBOA

DOCA DE ALCANTARA



WIESE & C.<sup>A</sup>, L.<sup>DA</sup>

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telefone P. B. X. 2 0181

LISBOA

The Red Hand Compositions Company

LONDON

BARTJEN'S COMPOSITION

Tintas Anti-Corrosivas marca **MÃO Vermelha**, também conhecida por tinta **Hartmann**.

A mais resistente ao eslor, e de protecção eficaz e duradoura.

Não é afectada pelo ar do mar e é de



uniforme qualidade, consistência e cor, para pintar madeira, metais, pedra e cimentos; tanto para interiores, como exteriores.

Tintas especiais para interiores, exteriores e fundos de navios de madeira ou de ferro.

Agentes gerais: **(MÃO VERMELHA) Company, Limited** ANTICORROSIVA PAINTS

**D. A. KNUDSEN & C<sup>o</sup>, Limitada**  
TELEFONE: 2 2787-2 2790 TELEGRAMAS: KNUDSEN  
Cais do Sodré, 8, 2.º — LISBOA

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada



SEDE EM LISBOA:

Direcção e Escritório: R. DOS FANQUEIROS, 278, 2.º

Telefones: Direcção 2 3623—Escritórios 2 2331  
Estado 180

DEPÓSITOS

Lisboa—R. DOS FANQUEIROS, 270 a 276—Telef. 22332

Porto—RUA PASSOS MANUEL, 49 a 51—Telef. 117

Endereço Telegrafico: PELPRADO

Fábrica de Porcelana

da Vista Alegre, L.<sup>da</sup>

FUNDADA EM 1824

A mais antiga da Península

SEDE:

Largo da Biblioteca Pública, 17-r/c

LISBOA

FÁBRICA EM ILHAVO

A V E I R O

AS MELHORES PORCELANAS PARA USOS DOMÉSTICOS E INDUSTRIAIS

PORCELANAS DECORATIVAS E ELÉCTRICAS

AS PORCELANAS DA

«VISTA ALEGRE»

RIVALIZAM COM AS

MELHORES ESTRANGEIRAS

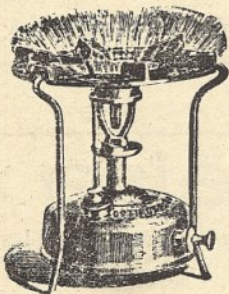
Depósitos: { LISBOA—Largo do Chiado, 18  
PORTO—R. Cândido dos Reis, 18

«A Nova Loja dos 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 consertos — que lhe sejam confiados —

R. da Horta Sêca, 24  
LISBOA — Telef. 2 2942



POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

- Dr. Armando Narciso—Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
- Dr. Bernardo Vilar—Cirurgia geral e operações—às 5 horas
- Dr. Miguel de Magalhães Rins e vias urinárias—à 1 hora
- Dr. Correia de Figueiredo—Peite e sífilis—às 6 horas
- Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 5 horas
- Dr. Mário de Mattos Doenças dos olhos—às 2 horas
- Dr. Mendes Bello—Estômago, fígado e intestinos—às 4 horas
- Dr. Afonso Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 5.30 horas
- Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 5 horas
- Dr. Gonçalves Coelho—Doenças das crianças—às 5.30 horas
- Dr. Armando Lima—Bôca e dentes, prótese—às 2 horas
- Dr. Alet Saldaña—Raio X—às 4 horas
- Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS



## MÁQUINAS PARA MADEIRA — ENTREGA IMEDIATA

MÁQUINA UNIVERSAL (garlopa — desengrossadeira — serras circulares — tupia, máquina de furar, de respigar, etc. c/ motor eléctrico acoplado)  
 «SUPER-ELLIOT»

GARLOPA — DESENGROSSADEIRA — fabrico inglês, c/ motor eléctrico acoplado  
 SERRAS DE FITA, americanas 102 e 98 cm. e SERRA CIRCULAR

TUPIAS — GARLOPAS — DESENGROSSADEIRAS, ETC.

MÁQUINAS, MOTORES E ACESSÓRIOS PARA TODAS AS INDÚSTRIAS

**Sociedades Reunidas Reis, L.<sup>da</sup>**

Secção de Máquinas: Avenida Almirante Reis, 80-B e 80-E — LISBOA — Telefone 5 0472



## Companhia de Seguros BONANÇA

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa  
 FUNDADA EM 1808

**SEGUROS:**

Fôgo, Marítimos, Agrícolas, Acidentes Pessoais, Automóveis,  
 Responsabilidade Civil, Roubo, Postais e Transportes Terrestres e Aéreos

Séde em Lisboa — RUA AUREA, 100, 1.º

Delegação no Pôrto — Rua Mousinho da Silveira, 47-1.º



## CIMENTO «LIZ», HIDROFÓCADO «N»

Próprio para IMPERMEABILIZAÇÃO DE OBRAS, rebôcos, fundações, paredes, etc.

Substitue com vantagens de ordem técnica e económica todos os impermeabilizadores conhecidos.

**EM SACOS DE PAPEL DE 50 QUILOS**  
 Peçam instruções para o seu emprego

Séde: Rua do Cais de Santarém, 64, 1.º — LISBOA

Filial no Norte: Rua de Santo António, 190-A, 1.º — PORTO

**AGENTES EM TODO O PAÍS**

## Vai viajar ?

LEVE O

**Manual do Viajante**

**em Portugal**

## 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

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL  
 TELEFONE PRAIA 4

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

Telegramas: SNADEK — LISBOA Telefone: 2 1868

## SAPATARIA



**RUA DO AMPARO**  
 A MAIS ECONOMICA DE LISBOA  
 TEL. 28000



«PEÇA PARA AS SUAS  
REFEIÇÕES AS DELICIOSAS  
CONSERVAS DE PEIXE,  
PORTUGUESAS:

**SARDINHAS  
A T U M  
ANCHOVAS**

DESPERTAM O APETITE E  
ALIMENTAM.

IPCP.

DESDE 1858...

**Há 89 anos**

SERVINDO

OS INTERESSES DO PAIS

EM TODAS

AS ROTAS MARÍTIMAS,

a Companhia Nacional de Navegação

**Companhia  
«Cimento  
T E J O »**

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA  
TELEFONES 2 8553 — 2 8552

FILIAL:

Avenida dos Aliados, 20-3.º — PORTO  
TELEFONE 1551

**Santos Mendonça, L.<sup>da</sup>**

LISBOA PORTO

Rua da Boa Vista, 83 Praça da Liberdade, 114

PRODUTOS QUÍMICOS

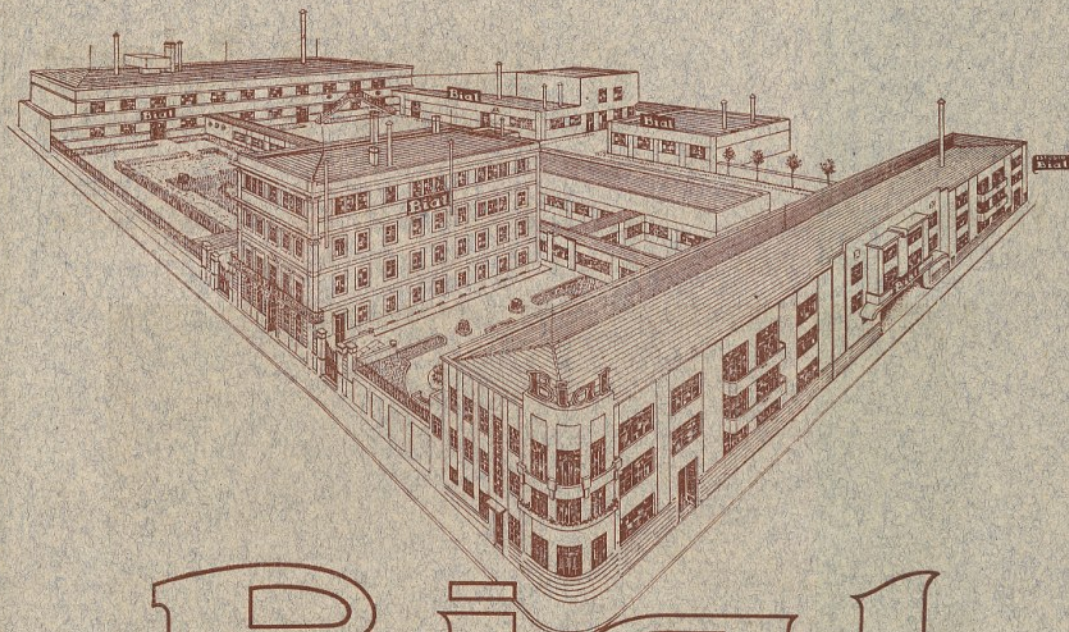
PRODUTOS METALÚRGICOS (ferrosos e não ferrosos)  
para todas as indústrias

INSTALAÇÕES PARA TRATAMENTO DE ÁGUAS  
E SANEAMENTO

///

Solicitamos inquéritos





# Bial

É NESTES LABORATÓRIOS  
QUE SE PREPARA O

**BENZO-DIACOL**

DRÁGEAS

GOTAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE

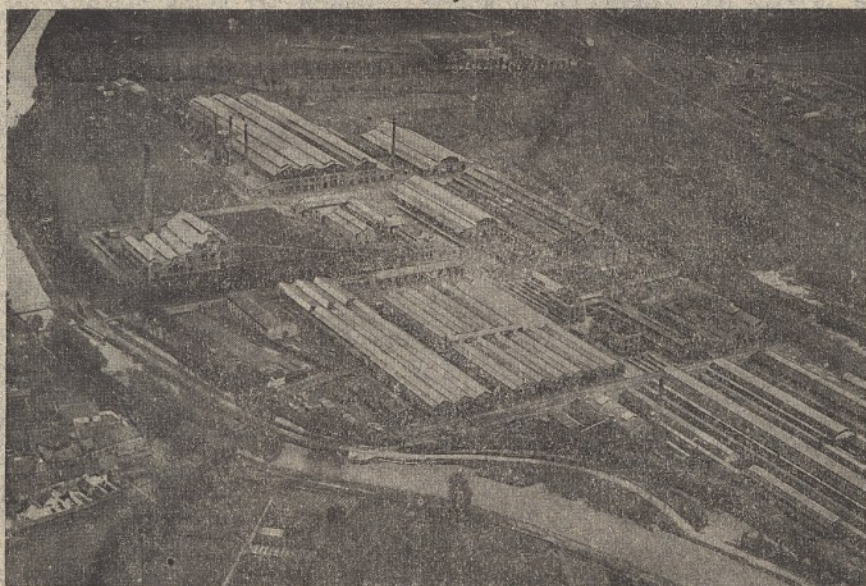


# La Brugeoise et Nicaise & Delcuve

SOCIEDADE ANÔNIMA

Fabricas d'Aços, Forjas e Estaleiros de Construcção

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



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

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

de todos os tipos e para todas as capacidades

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

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

REPRESENTAÇÃO GERAL PARA PORTUGAL E COLÓNIAS:

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