

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 2 0168—LISBOA



VOE PELA B.O.A.C.

BRASIL, VENEZUELA E U. S. A.
PELA B. O. A. C.

APROVEITE A COMODIDADE E A SEGURANÇA QUE LHE OFERECEM 33 ANOS DE EXPERIÊNCIA E PREFIRA A B. O. A. C.





Avenida Palace Hotel

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»

Telefones 3 0154-3 0157 - LISBOA

Hotel de 1.ª classe, situado no coração da cidade, junto da estação do Rossio e perto da Avenida da Liberdade

130 Quartos — 80 Quartos com banho

Telefones em todos os quartos ligados à rede Internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA
COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMÉRICA BAR

Preços moderados—para estadias prolongadas condições especiais



Aliança

A melhor bolacha

Os mais deliciosos chocolates

Para beber um bom café
prefira sempre os cafés de:

**CABO VERDE
SÃO TOMÉ
ANGOLA
TIMOR**

Que figuram entre
os melhores do Mundo

NOGUEIRA, Limitada



LISBOA:

R. dos Douradores, 107-1.º
Telef. PBX 21381-82

PORTO:

Rua do Almada, 134-136
Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

S. A. DES FORGES-USINES & FONDERIES DE HAINE ST. PIERRE — Haine-Saint-Pierre (Bélgica). Todo o material ferroviário, Vagões, Locomotivas, etc.

USINOR — Valenciennes (Nord), França. Aros de aço para rodas de vagões e locomotivas — Eixos de rodas.

S. A. METALLURGIQUE DE PRAYON — Trooz, Bélgica. Zinco laminado em chapas, Placas de zinco para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE — Paris. Alumínio, cobre e latão em chapas, barras, tubos, arame, cabo, etc. — Especialistas no fabrico de cabo e arame de cobre electrolítico para linhas de distribuição de energia eléctrica.

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS — Montrouge (Seine), França. Contadores (água, gás e electricidade) e Aparelhos de medida para usos industriais e laboratórios.

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI — Charleroi, Bélgica. Dinamos, Alternadores, Transformadores, Aparelhagem eléctrica para todas as tensões e potências.

S. A. ESCHER WYSS — Zurique. Turbinas hidráulicas e de vapor, Caldeiras. Toda a mecânica de precisão.

DAVUM EXPORTATION — Paris. Ferro redondo para cimento armado, Vigas I e Ferros U, Ferro de fundição, Arcos de ferro, Aços especiais para todos os fins.

COMPTOIR FRANCO BELGE D'EXPORTATION DE TUBES D'ACIER — Paris. Tubos de ferro para água, gás e vapor. Tubos de aço para caldeiras e sondagens.

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'ORNELIAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

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

Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194
Delegado em Espanha: JUAN B. CARRERA, Apartado 4060, Madrid

1517



1—MARÇO—1951



ANO LXIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal
(semente) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
ALVARO PORTELA

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng. 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 GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÈS
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO

COLABORADOR ARTÍSTICO:
STUART DE CARVALHAIS



S U M A R I O

Lisboa de outros tempos, por <i>CARLOS BIVAR</i>	547
Uma visita dos representantes da Imprensa às instalações da Carris nas Amoreiras e em Santo Amaro.	549
Publicações recebidas	551
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	552
Crónicas de Viagem: De Lisboa a Roma, por <i>CARLOS D'ORNELLAS</i>	553
Há 50 anos	556
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional	557
Protecção aos pombos correios.	559
Linhas Estrangeiras	559
Brindes e Calendários	559
Parte Oficial.	560
Recortes sem comentários	561

Lisboa de outros tempos

Os Carros-Americanos e um fiscal exemplar

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

ANTERIORMENTE ao estabelecimento do sistema de transportes em veículos sobre carris, os bisboetas utilizavam, para irem à Feira de Belém, os *omnibus*, os *chars-à-bancs* e carripanas de diversos modelos que solavancavam pelas estradas de macadame, pela Junqueira fora, Altinho, até ao Largo dos Jerónimos com paragem frente ao Palácio Real de Belém, defronte do qual, na Praça de D. Fernando, hoje de Afonso de Albuquerque, se localizavam em exhibição anual barracas de comes e bebes, de quinquilharias, de queijadas de Sintra, que então se escrevia com C, e dos então célebres teatros, Dallot, em cujas plataformas mulheres gordas, de saias curtas, executavam marchas de vai-vem ao som de um trombone e de mais dois ou três instrumentos de sôpro, acompanhados dos clássicos zabumbas e dos indispensáveis pratos que, ao principiar dos espectáculos, atroavam os ares com um infernal toque do hino da antiga Carta Constitucional. Também certo público se utilizava dos vapores lisboenses que faziam carreiras entre o Cais do Sodré e uma ponte de ingresso à citada Praça de D. Fernando, pelo preço de cinquenta réis, de quarenta e cinco em quarenta e cinco minutos.

Vem isto a propósito do estabelecimento da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, inaugurada durante o último quartel do século passado, com material americano, luxuoso para a época, tirados os carros por

resistente gado muar alentejano, cavalgando, sobre uma das muares das sotas, durante a subida de algumas rampas, os boleiros, adolescentes, fardados de calções de bombasina e calçando botas altas denominadas de «à frederica», indumentária que fazia as delícias dos colegiais, com vocação para servirem em tropas montadas.

A população da capital, ao tempo, era reduzida e os carros da Companhia Carris de Ferro serviam, mais ou menos, a contento do público, habituado, como estava, ao atrazo dos sistemas de transporte de passageiros que eram, os mesmos, pode dizer-se, em quase todas as grandes cidades do mundo civilizado.

A Companhia fora fundada com o capital inicial de dois mil contos, soma importante para o país no século dezanove, provavelmente em libras, ouro. A receita proveniente da venda de bilhetes a cinquenta reis durante o dia e de sessenta reis à noite, cobria, talvez, as despesas com os vencimentos dos chefes dos estábulos, tesoureiro, bilheteiro, fiéis dos celeiros e dos depósitos, e com o pessoal de escritório.

Existiam ainda os cargos de fiscais do movimento, de entre os quais sobressaía Luis Augusto de Sousa Pimentel, figura de porte marcial, desembaraçado, zeloso cumpridor das funções de que estava cometido. Usava luneta, presa por cordão, e uma espécie de chambrié, reminiscência, talvez, da vida militar que não sabemos, ao certo, se nela participou.

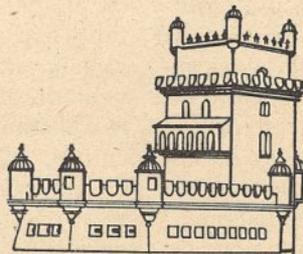
Pimentel foi observando as tentativas que a administração ia executando, para melhorar os serviços introduzindo, a título experimental, dois carros eléctricos, um do sistema Julien e outro do sistema Hermann, accionados por meio de pilhas e, mais tarde, um outro da autoria do director da Companhia, Consiglieri Pedroso.

Essas tentativas levavam Pimentel a emitir, com certo chiste, a sua opinião, que era de todo o ponto lógica; «que as mueres da Companhia estavam a caminho da sua emancipação». Ainda mais tarde, ahí por 1890, foi inaugurado um outro sistema de tracção consistindo em carruagens tiradas por uma locomotiva, que fazia carreiras entre o Cais do Sodré e Algés.

O Pimentel era infatigável no exercício das suas funções fiscalizadoras, atendendo sempre, com a maior solicitude e amabilidade, as queixas fundamentadas dos passageiros dos americanos, que assim eram chamados pelo público os carros da Compa-

nhia, certamente em razão da sua origem. Como funcionário exemplar e, por virtude dos seus serviços prestados, não só à Companhia, como também ao público que utilizava esse meio de transporte, Pimentel mereceu durante a sua existência, que não foi curta, a consideração do pessoal e a das pessoas de todas as classes sociais, numa época em que havia acentuadas características diferenciais entre elas, sendo muito estimado pelo pessoal directivo da Companhia, que, por vezes, atendia as suas sugestões concernentes à modificação de carreiras, horários, etc. a propor às instâncias orientadoras do trânsito na capital.

O Pimentel não exerceu qualquer cargo na política, na literatura ou na burocracia que o tornasse notável mas foi, sem dúvida, uma figura de destaque no seu meio e no da sociedade lisbonense, figurante de um passado cujos fios da vida, dos seus já escassos representantes, a Parca vai cortando dia a dia — impiedosamente.



Uma visita dos representantes da Imprensa às instalações da Carris nas Amoreiras e em Santo Amaro

A convite do sr. Reginald J. Smith, novo administrador delegado da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, os representantes da Imprensa diária de Lisboa e Porto e os representantes do *Boletim da C. P.* e da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* visitaram, na tarde de 23 de Fevereiro, as instalações que a Carris possui nas Amoreiras e em Santo Amaro. Esta visita proporcionou-nos a todo o poder fazer uma ideia da extensão e da importância dos serviços desta Companhia, serviços que o público desconhece, na maioria, se não na quase totalidade, e aos quais, por isso, não presta a devida justiça.

Alguns números de interesse

Vamos dar a palavra, em primeiro lugar, a suas excelências, os números. Eles nos vão dizer, com clara e persuasiva eloquência, como os serviços de transportes são feitos nesta capital, que cresce a olhos vistos, sendo já hoje, sem favor, uma das mais importantes da Europa.

Os transportes da Carris são actualmente feitos por autocarros e «eléctricos». São 149 os autocarros em serviço, existindo 414 «eléctricos» motores e 55 atrelados. A extensão das carreiras de autocarros é, actualmente, de 278kms,300, e a das carreiras de eléctricos de 418kms, 111.

Passando um pouco além de 800 mil o número de habitantes de Lisboa, pode dizer-se que raro é o lisboeta que não se serve, para se transportar, dos «eléctricos» e dos autocarros. Se não, vejamos:

Número de passageiros transportados por dia: nos «eléctricos»: 745.000, nos autocarros: 100.000.

Sobe a 5.579 o número de empregados e assalariados, e a 2.510 o número de motoristas, condutores e guarda-freios.

O número de bilhetes impressos por ano, em tipografia própria, atinge a cifra, quase astronómica, de 245.421.000.

Os «eléctricos» percorrem, diariamente, 28.324.286 quilómetros e os autocarros 7.126.441.

A seguir a estes, vêm outros números de grande interesse.

Todos os funcionários devem apresentar-se bem barbeados. Para esse efeito, nas estações de Santo Amaro, Amoreiras e Arco do Cego montaram-se amplas e higiénicas barbearias, cujos serviços são gratuitos e obrigatórios.

A Carris tem ainda à disposição dos seus empregados refeitório e balneários.

Em cada uma das suas estações existe um Posto Médico, para tratamento e consultas, exclusivamente a cargo da Companhia. A média diária de consultas clínicas nos postos médicos é de 88.

As actividades sociais da Carris compreendem ainda: uma cantina para fornecimento de géneros ao pessoal, com desconto, sala de leitura, Caixa de Previdência, que concede subsídios por morte, pensões e abonos de família, Colónia de Férias para filhos menores, e, com fins culturais, uma banda de música, etc..

A estação das Amoreiras

A primeira estação que os representantes da Imprensa visitaram foi a das Amoreiras. Transportado o portão de entrada, pela rua das Amoreiras, a primeira instalação que os jornalistas viram foi a de Lavagem e Abastecimento de autocarros.

Antes de serem arrumados no parque de recolha, os autocarros, no regresso do seu serviço diário, são abastecidos de gasóleo. É utilizada para isso a aparelhagem mais moderna, a qual interrompe automaticamente a alimentação do depósito do veículo, quando completamente cheio. O gasóleo, armazenado em reservatórios subterrâneos, é elevado, pela acção de duas bombas eléctricas, para os tanques de abastecimento. Seguidamente, procede-se à operação de lavagem, para o que se utilizam escovas especiais, alimentadas a água. A operação completa de abastecimentos de gasóleo nos depósitos, água nos radiadores, óleo de lubrificação nos motores e lavagem, é efectuada por uma equipa de cinco homens em cerca de quatro

minutos. O posto tem capacidade para lavagem e abastecimento de seis veículos, simultaneamente.

Passando em frente do parque de recolha dos autocarros (a recolha ao ar livre oferece grande segurança contra os riscos de incêndio), os visitantes dirigiram-se à Estação de Serviço, onde se procede à inspecção regular e periódica de cada autocarro, efectuando-se as reparações verificadas necessárias. No sentido longitudinal da Estação, correm sete fossos: os dois maiores (à direita de quem entra), são reservados para a inspecção dos autocarros e lubrificação dos «chassis» e os outros cinco (mais pequenos) para a execução das reparações necessárias à boa conservação dos veículos. As reparações de maior importância são efectuadas nas Oficinas de Santo Amaro.

Cada autocarro é inspecionado e lubrificado quinzenalmente, salvo se qualquer avaria faz antecipar a data regular de inspecção. Os trabalhos de conservação, periódicos, são efectuados por cada 10.000 kms. percorridos pelo autocarro. Os trabalhos periódicos de reparação são efectuados aos 40.000, 80.000 e 120.000 kms.

Atingidos os 160.000 kms., os autocarros são submetidos a reparação geral.

A Oficina do Pessoal que trabalha nas reparações está localizada ao mesmo nível do pavimento dos fossos, permitindo ao pessoal mais cómodo acesso aos mesmos, eliminando perdas de tempo.

Ainda no rés-do-chão do edificio, puderam os visitantes ver a Oficina de Carpinteiros, Pintores e Estofadores, a Casa dos Pneus, a das Baterias, o Armazém privativo da Estação (os Armazens Gerais estão situados em Santo Amaro), e outras dependências secundárias.

Na cave, encontram-se instalados os compressores de ar, que alimentam todas as ferramentas e máquinas que na Estação trabalham a ar comprimido e o aparelho de recuperação de óleo, para aproveitamento do óleo usado, que é depois conduzido pela acção de bombas para os reservatórios próprios.

No 1.º andar do edificio, estão instalados: o laboratório de calibração e reparação das bombas injectoras dos motores a óleos pesados (dos autocarros) provido do mais moderno apetrechamento, a Oficina de reparação do material eléctrico, os Escritórios, etc..

Deixando a Estação de Serviço dos Autocarros, dirigiram-se os visitantes para o Depósito dos carros «eléctricos» (os já bem conhecidos «car-bans»), com as suas instalações anexas; tais como: serviço de expedição de carros, bilheteiras, telefones, barbearia, refeitório, balneários, etc..

A utilização dos serviços da barbearia (em Santo Amaro, Amoreiras e Arco do Cego) é, como já dissemos, gratuita e obrigatória para o pessoal do Movimento.

No «car-barn» está montado um sistema automático de combate a incêndios, do mais moderno, e que consiste numa série de tubos condutores de água, munidos de válvulas de grande sensibilidade ao calor. Quando a temperatura sobe, para além de determinado limite, as válvulas abrem, inundando de água o sector sobreaquecido. Ao mesmo tempo, são automaticamente postas a funcionar as bombas de alimentação de água, que os jornalistas puderam ver instaladas na base da torre que sustém o depósito de água abastecendo toda a estação.

Estação de Santo Amaro

Circunstâncias estranhas à vontade da Companhia não têm permitido ampliar e modernizar esta Estação, onde se encontram várias instalações, como tipografia, para todos os trabalhos da Companhia, os Armazens Gerais, onde se encontram classificadas cerca de 10.000 variedades de peças, acessórios e materiais; a alfaiataria, onde são confeccionados os fardamentos do pessoal.

Mas, nesta Estação, as instalações mais importantes são as Oficinas de reparação e montagem de rodados, motores e freios dos carros «eléctricos», a Carpintaria de Reparação, a Oficina de reparação do material eléctrico, a Carpintaria Mecânica, Fundição, Pintura e Caldeiraria.

Diariamente, procedem-se às seguintes operações nos carros «eléctricos»: lubrificação dos motores e das roldanas dos «trolleys», vistoria aos travões, inspecção completa do carro e lavagem total. De dois em dois anos, procede-se à reparação geral e pintura total de cada carro.

Só nas Oficinas de conservação do material circulante, emprega a C. C. F. L. mais de 1.200 homens.

Desde 1922 até ao presente, foram construídos nas Oficinas da Companhia 171 carros «eléctricos», e reconstruídas as caixas de 107 carros. Foram montadas as caixas de autocarros, algumas das quais construídas nas Oficinas da Companhia.

Os jornalistas viram ainda em adiantado estado de construção os primeiros seis de uma série de dez novos carros «atrelados» para cinquenta passageiros, do mesmo modelo que foi posto recentemente a circular e cujas comodidades o público muito tem apreciado.

Terminada a visita, obsequiosamente acompanhada pelos srs. Xavier Avilez, distinto secretário geral da Companhia, engenheiros Jorge Gonçalves e Joaquim da Cunha Ferraz; António Barros e Ribeiro Manso, funcionários superiores da C. C. F. L.; Down e Walter, chefes das oficinas e estações de serviço das Amoreiras, a Companhia ofereceu aos jornalistas um «copo de água», durante o qual o sr. Reginald J. Smith, saudou os visitan-

tes, afirmando-lhes que tinha grande prazer em trabalhar em Portugal e que, na qualidade de novo Administrador da Carris, procuraria manter o prestígio da Companhia e melhorar o serviço.

Em nome dos jornalistas presentes, agradeceu o nosso director sr. Carlos d'Ornellas, cujo discurso vamos resumir seguidamente:

Quiseram os meus camaradas dos jornais diários ter a amabilidade de delegar na minha pessoa para agradecer em nome da Imprensa. Afastado da Imprensa diária há muitos anos, vim para a Imprensa técnica e não quero deixar de saudar a Companhia Carris na pessoa do seu ilustre Administrador Geral.

Este convite feito à Imprensa é uma demonstração de simpatia da Carris, que não podemos

esquecer. Nunca, que eu me recorde, a Imprensa foi convidada a visitar tão modelares instalações. Acompanharam-nos nesta visita alguns funcionários superiores que foram gentilíssimos para com os jornalistas e, conseguindo ver e estudar o que a Companhia tem feito para bem dos seus funcionários e do público em geral, não posso deixar de a saudar na pessoa do seu ilustre Administrador Geral. Junto a estas saudações, a Imprensa deseja também englobar todo o pessoal da Companhia, que bem merece os aplausos de quem avalia o que é a missão de aqueles que lidam com o público, uns bem compreensíveis, outros que, infelizmente, não sabem ou não querem compreender o que significa a disciplina, para bem de todos os organismos e da Nação Portuguesa.

Publicações recebidas

Anuário dos C. T. T. de 1949

Está publicado o Anuário dos C. T. T. referente ao ano de 1949. Esse ano, informa-nos logo de entrada o Anuário presente, marca para os C. T. T. uma data digna de registo, pois conseguiram dominar o desequilíbrio financeiro das suas contas de gerência, deficitárias em 1945, 1947 e 1948. A que se deve o restabelecimento do equilíbrio verificado? A duas circunstâncias: elevação de rendimentos resultante da revisão geral de tarifas de Novembro de 1948 e severa restrição de despesas.

Durante o ano de 1949, realizou-se a ampliação da rede telefónica com 443 km. de traçados e 19 mil km. de circuitos, tendo-se elevado para 30 o número de estações automáticas, e inauguraram-se os novos edifícios de Angra do Heroísmo, Flores e Horta, nos Açores, a de Matosinhos, no Continente.

A 10 de Janeiro do ano em referência, inaugurou-se, na Central Telefónica de Lisboa, uma Cantina.

Manual Hidrológico de Portugal,
pelo Dr. Ascensão Contreiras

Com uma capa, muito feliz, desenhada pelo distinto artista João Carlos, que também é médico, foi posto à venda, em magnífica edição da Empresa Nacional de Publicidade, o *Manual Hidrológico de Portugal*, de que é autor o nosso ilustre colaborador, sr. Dr. José Aboim Ascensão Con-

teira, médico hidrologista e autor de numerosos trabalhos sobre a sua especialidade.

O presente trabalho —, declara-nos o Autor no *Proémio* — baseia-se na coordenação de matéria já publicada em outros livros, designadamente no esgotado *Guia Hidroterápico de Portugal*.

Este livro, parecendo, à primeira vista, destinado exclusivamente a médicos, é de interesse também para todos aqueles que, necessitando de fazer uma cura de águas, gostam, antes de consultar o seu facultativo, de escolher a estação que mais fala à sua simpatia ou que, pela proximidade a que se encontram do local onde residem, proporcionem uma estadia mais económica.

Lendo-se este livro, mesmo por simples curiosidade, chega-se à conclusão de que Portugal é um país rico de águas medicinais, que pouco ou nada tem que invejar aos outros países sob esse aspecto.

«História da Tauromaquia»

Com o 8.º fascículo, agora aparecido, esta obra atinge 256 páginas de texto, número este que nos dá a medida do valor e importância do notável empreendimento que é a *História da Tauromaquia*. Trata-se, com efeito, como já temos afirmado, por mais de uma vez, de uma iniciativa arrojada, de feliz concepção e que vem sendo-realizada com alto sentido editorial.

Com magnífica apresentação gráfica, e dirigida, artisticamente, por mão de mestre, esta obra impõe-se pela sua brilhante colaboração literária, pela documentação fotográfica, e ainda pelas reproduções de quadros de artistas que se inspiraram nas lides taurinas.

O presente fascículo contém dois «hors texte», um deles, em tricromia, com a reprodução de um quadro de Goya *Corrida de toiros na aldeia*.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Uma minúscula máquina fotográfica chamada gastrofoto, engulida pelo paciente, permite tirar 16 fotografias simultâneas das paredes internas do estômago, revelando as alterações nela ocorridas.

(de *The China Weekly Review* — Changai)

O lar do casal Brown foi enriquecido com o nascimento de dois lindos gémeos. É interessante assinalar que as crianças têm tias-gêmeas, tios-avós gémeos, e primos gémeos. O pai, sr. Brown, trabalha na fábrica de Máquinas Duplicadoras.

(do *New York Daily News* — N. Yorque)

A polícia de Detroit, a cidade dos automóveis, multa os motoristas que salpiquem de água, lama ou neve o fato dos transeuntes.

(da revista *Latinoamérica* — México)

Descobriu-se o processo de medir o fenómeno do ferro ser cem vezes menos compressível do que a água. Todos os efeitos produzidos pela alta pressão são hoje conhecidos. Sabe-se que 99,80 por cento das matérias existentes na Terra existem sob pressões maiores do que mil atmosferas, o que equivale a perto de sete toneladas por polegada quadrada. (Mil atmosferas é a medida dinâmica de gazes e vapores equivalente à pressão exercida sobre a superfície dum centímetro quadrado por uma coluna de mercúrio de 76 centímetros de altura). Aparelhos delicados «observam» o que se passa à profundidade de 180 quilómetros, onde se encontra 93 por cento dos «materiais da Terra».

(da revista *Soundings* — Londres)

Não será possível atingir o zero absoluto na conquista das temperaturas extremamente baixas. É um limite e, conseqüentemente, inacessível. O professor Kramers, da Suécia, suspendeu um pequeno tubo cercado dum invólucro no qual havia feito o vácuo. Mergulhou-o em hélio líquido. O tubo interno continha fluoreto de cério. O resfriamento do hélio líquido levou três horas. Resta reduzir bruscamente a intensidade do campo magnético até menos dum décimo do seu valor. A ciência espera alcançar o polo do frio.

(*N. York World Telegramme* — N. Y.)

As impressões digitais constituem o documento de identidade mais irrecusável que hoje se usa. O professor Capart numa recente exposição demonstrou que doze particularidades notadas nos desenhos papilares bastavam para conferir uma certeza matemática às identificações médico-legais referentes a toda a população europeia.

(*The Miggallé* — Londres)

Aparelhos delicados exploram actualmente a estratosfera. Alguma coisa se sabe já do que se passa para lá da barreira do ozono — a 60 quilómetros acima da superfície da Terra. O ozono absorve uma fracção substancial da radiação ultra violeta do sol para a Terra e da radiação infravermelha da Terra para o espaço.

(*Lentz Post News* — Pennsylvania)

Uma das coisas mais espantosas da natureza é o equilíbrio biológico na existência das aranhas. Segundo o dr. Berland, os descendentes numerosos dum mesmo casal são representados no fim, por dois indivíduos. Que uma espécie seja pouco fecunda e produza apenas alguns ovos ou que possa ter mil, o resultado é o mesmo e o número de indivíduos de cada espécie permanece constante.

(*Irish Writing* — Cork)

O Nariz do Diabo é uma montanha do Equador cuja forma se assemelha a um enorme nariz. Um comboio, verdadeiro prodígio de engenharia, chega até ao cimo dessa montanha.

(de *Ausonia* — revista de Siena)

A propósito de sósias, recordemos que Samuel Butler escreveu um curiosíssimo ensaio em que revela as surpresas que a vida lhe proporcionou neste particular, especialmente quando se demorou pela Itália. A primeira notável semelhança que Butler viu ali, foi a do rei Francisco I: *encontrou-o*, com três séculos de finado, entre os passageiros de um comboio.

(de *Journal de Amiens*)

Uma das miniaturas de comboio mais caras do mundo é a do marajá de Gwalor, na Índia. Inteiramente feito de prata, é movido a electricidade, circula lentamente durante as refeições em cima da grande mesa dos banquetes. Os vagões carregam frutas, especiarias, doces. Um dispositivo especial permite fazê-lo parar, de metro em metro, para que os convidados se possam servir daquilo que desejarem.

(de *Novedads* — La Paz)

Croquainbille viaja em caminho de ferro com sua noiva — que não lhe permite grandes expansões. O comboio penetra na escuridão dum túnel. Segurando a mão da noiva, Croquainbille diz-lhe, depois: — Se soubesse que esse túnel era tão comprido, teria aproveitado a oportunidade para te dar um beijo...

— Como? — respondeu a rapariga surpreendida — então não eras tu?...

(do semanário *Verve* — Paris)

CRÓNICAS DE VIAGEM

DE LISBOA A ROMA

IV

P o r C A R L O S D ' O R N E L L A S

A história de Milão é uma história bastante acidentada, que vou resumir ou, por outra, tentar resumir em meia dúzia de linhas. De origem celta, foi submetida pelos romanos no ano de 222 A. C. Em 515, Constantino publicou *O Edito de Milão*, que concedia a liberdade do culto aos cristãos. Depois, vieram as invasões bárbaras constituindo-se Milão em comuna livre. Entrando, mais tarde, em luta com Frederico Barbarroxa, pôs-se à cabeça da *Liga Lombarda*. De 1277 a 1447 foi a cidade governada por Visconti, e de 1450 a 1535 pelos Sforza. Com a expedição de Carlos VIII, a cidade caiu em poder dos franceses, sucedendo-se os espanhóis, Carlos V, e, a seguir, a Áustria. No ano de 1799 Napoleão fez de Milão capital da República Cisalpina. Em 1802, veio a República Italiana e em 1803 classificou-se reino de Itália. Novamente sob o domínio da Áustria, a cidade revoltou-se em 1848, entrando heróicamente durante cinco dias — de 18 a 25 de Março. Em 1859, depois da batalha de Magenta, a cidade martirizada foi reunida ao Piemonte, acabando por pertencer finalmente ao reino da Itália.

Milão está situada em igualdade de distância entre os Alpes e os Apeninos. A parte principal, a mais elegante e a mais frequentada é o *Corso Vittorio Emanuele*, que parte da Catedral e se prolonga até à praça d'Armas.

Digno de visita temos, com fraca aparência exterior, o célebre teatro *Scala*, um dos mais célebres teatros líricos do mundo, erigido por Piermarini em 1878. Este teatro tem como rival o de S. Carlos de Nápoles. Tem o nome de *Scala* por ter sido edificado sobre o lugar que ocupou a igreja de *Santa Maria della Scala*. Temos ainda o *Palácio Brera*; o *Arco de Simplon*; a *Biblioteca Ambrosiana*; o *Palácio Marim*.

A galeria de Vitor Manuel é uma curiosa passagem coberta de cristais com a largueza de uma rua e a altura de uma catedral, em forma de cruz grega, com sua cúpula ao meio, alta de cinquenta metros, coroada por um octógono de vinte e nove metros de diâmetro, é guarnecida por vinte e nove estátuas de

italianos ilustres. Durante a noite o efeito da sua iluminação é surpreendente. Esta preciosa galeria, construída por G. Mengoni no ano de mil oitocentos e setenta e sete, foi atingida pelas bombas em 1943 e restaurada em 1948. Luxuosos cafés e restaurantes laterais dão vida a esta galeria.

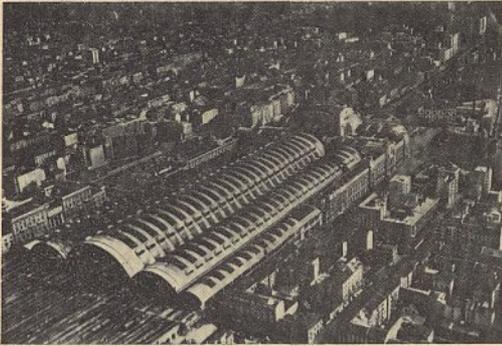
O centro da cidade é assinalado pela Praça do Duomo, com um monumento a Victor Emannuelle II, e, ao fundo, o grandioso edifício em mármore do «Dôme», considerado o mais completo que a arquitectura gótica criou na Itália.

Arquitecto desconhecido, inspirado nas grandes catedrais estrangeiras, começou essa construção em 1386, segundo plano seu, e, mais tarde, foi a mesma obra continuada por outras autoridades no género, não faltando a inclusão dos franceses e alemães. Mais tarde, por volta do século XV foram Filippio degli Organi, G. A. Amadeo e C. Solari os seus continuadores. Ainda chegou ao século XVI com a intervenção de V. Seregni e P. Tibaldi.

É, de facto, uma catedral monumento, de uma riqueza invulgar com as suas cento e trinta e cinco flechas, duas mil duzentas e quarenta e cinco estátuas de maravilhosos recortes. O interior mede cento e quarenta e oito metros de comprido em forma de



A nova Praça Fiume, em Milão



MILÃO — Estação Central, vista aérea

cruz latina e tem cinco naves separadas por cinquenta e dois pilares.

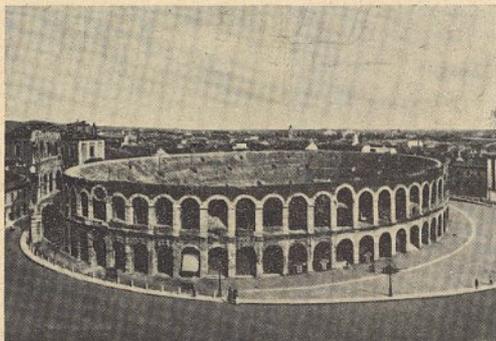
Os túmulos de vários bispos e a célebre estátua de São Bartholomeu, por Marco d'Agat, são obras artísticas que atestam a capacidade dos seus autores. A cúpula, que é imponente, mede sessenta e oito metros de altura; a entrada do coro possui dois púlpitos em bronze, de uma riqueza incalculável.

Na frente da sacristia encontra-se uma grade que conduz à capela subterrânea (Sculo di S. Carlo) por F. M. Richini (1606), onde repousa o corpo de S. Carlos Borromeu, o arcebispo de Milão a que já me referi detalhadamente. O corpo está revestido com os hábitos pontificais. A urna que contém os seus despojos é de prata e ouro, crivada de pedras preciosas.

Carlos Lopes Pinto, no seu encantador livro *Diário da Viagem dum Carlos a Milão*, dá-nos uma pormenorizada descrição do que tem de belo este precioso monumento.

Tomaram parte na construção da Catedral de Milão, desde o ano de mil trezentos e oitenta e seis, cerca de duzentos engenheiros e arquitectos.

Não é possível, dado o pouco espaço de que dispomos, descrever uma a uma as inúmeras belezas que contém o interior deste templo.



VERONA — Arena

Para pouparmos tempo, inscrevemo-nos nas viagens circulares em auto-carro e visitámos para além do arco triunfal uma longa avenida de abundante arvoredo.

Um dos mais antigos templos de Milão é a Igreja de Santa Maria da Graça, erigida em 1465-1490. Contíguo, está o velho convento dos frades Dominicanos, em cujo refeitório se encontra sobre a parede do fundo a vulgarizada obra-prima da escola clássica: a «Ceia», de Leonardo de Vinci, célebre artista da escola florentina, nascido em Vinci, perto de Florença, rival de Miguel Angelo e de Rafael. Leonardo de Vinci foi escritor, músico, engenheiro, arquitecto, físico, escultor, mostrando-se em todos



Aspecto panorâmico de Veneza, vista de avião

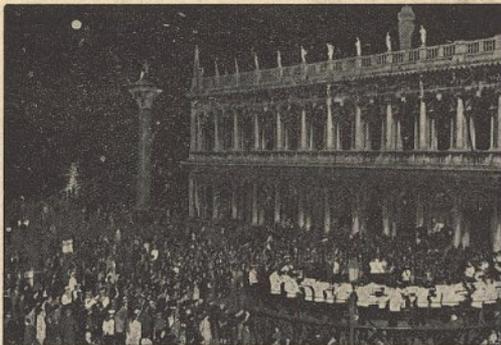
estes ramos da arte e da ciência com talento superior.

A «Ceia», que tivemos ocasião de apreciar, está bastante deteriorada e é lamentável que esta obra prima, de envergadura célebre, tivesse sido pintada na parede de um muro, húmido, em permanente ruína. Caso curioso é que o antigo convento tivesse sido fortemente bombardeado quando da última guerra e só tivesse escapado à barbaridade o quadro do imortal pintor. O «fresco» tem sido restaurado por diversas vezes, e, apesar dos aquecedores que rodeiam a bela pintura, esta não resistirá mais um século.

Com bastante desgosto, por não podermos ver

mais e apreciar melhor a arte em Milão, vamos percorrer cento e quarenta e oito quilómetros até Verona, pois desejamos chegar a esta cidade ainda de dia, pois, por princípio, não gostamos de viajar de noite.

Verona foi primeira cidade etrusca, depois galesa e tornou-se no ano de 89 A. J. C., numa colónia romana. Devido à sua situação, foi durante o império uma cidade florescente e uma notável capital no tempo de Teodorico, Alböin, Pepin e Bérenger I, Nos séculos XIII e XIV, sob o domínio Della Sca'la, conheceu o seu apogeu. Em 1405, a cidade entregou-se a Veneza que, debaixo do seu domínio se



Um dos típicos grandes concertos ao luar na praça de S. Marco, em Veneza. Regatas históricas no Canal Grande em Veneza

manteve até 1796. Os austríacos nela fizeram grandes trabalhos de fortificação, que lhe deram superior importância estratégica.

A importância agrícola e comercial de Verona é sublinhada pela sua feira de gado cavalariço, que se realiza em Março.

Possui cerca de duzentos mil habitantes, e, dentro dos seus antigos muros, possui ruas largas e recordações da idade média, sendo necessários dois dias para a ver e fazer umas curtas excursões. Há que ver a Praça *delle Erbe*, *Loggia del Consiglio*, teatro romano, igrejas várias e a *Arena*, anfiteatro romano dos mais bem conservados na Itália.



A ponte dos Suspiros, onde se embarca para o Lido, grande atracção de Veneza

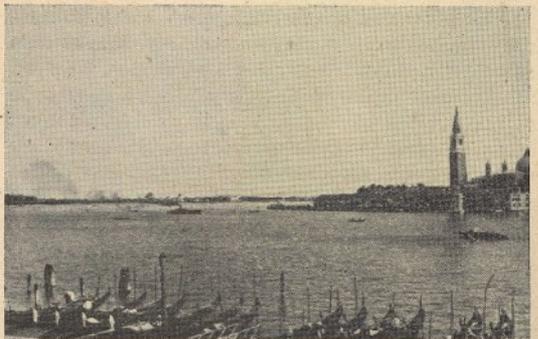
De Verona a Veneza vão cento e dezasseis quilómetros, que se percorrem em pouco mais de uma hora nos comboios rápidos que por ali circulam.

Deixámos passar a antiquíssima cidade de Pádua e não podemos, devido à escassez de tempo, visitar a Igreja de Santo António onde morreu o Santo português no ano de mil duzentos e trinta e um, com a idade de trinta e seis anos. Santo António ensinou teologia em várias escolas de França e de Itália. A Igreja foi começada a construir no século VII. Possui sete cúpulas do século XV. O interior deste santuário é rico de monumentos e obras de arte salientando-se a capela do Santo português sempre cheia de gente que vem do campo e da cidade beijar a louza de mármore que cobre a sua tumba. Em ricos relicários se conserva a barba e a língua de Santo António.

Estamos próximo de Veneza.

Atravessada a ponte de três mil seiscentos e um metros com duzentos e vinte dois arcos distribuídos em seis secções de trinta e sete cada um, o comboio percorre este trajecto em menos de cinco minutos.

Há uma natural curiosidade, que já lá vem de longe, de conhecer a grandeza desta cidade aquá-



Uma vista panorâmica de Veneza, em que a água desempenha o principal papel

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Março de 1901)

Guimarães a Famalicão

Era de esperar.

Novo ministro na pasta das obras publicas, nova tentativa da benemerita camara municipal de Guimarães para que seja concedida a dois seus amiguinhos do Porto uma innocente e modesta linha americana, por tracção a vapor, entre aquella cidade e Famalicão, pela estrada real n.º 31.

E' fatal que todos os ministros que sobraçam aquella pasta hão de receber pouco depois o diploma de nescios, conferido por aquella sabia municipalidade — que a tal corresponde julga-os capazes de fazer uma concessão escandalosa, que iria ferir enormemente não só os interesses d'uma linha que nada custou ao Estado (a do Bougado) como os de outra que ao mesmo Estado pertence, só para recheiar de bons rendimentos os bolsos de dois influentes felizes.

Esta tentativa, consideramos menoscabante da dignidade e da intelligencia de quem é alvo do pedido, não sendo inherente ao cargo de ministro das obras publicas, seja qual fôr o partido politico a que pertençam, sejam quaes forem as ideias que defendam.

Recebeu-a o sr. Campos Henriques em 1895, o sr. Elvino de Brito em 1899; recebeu-a o sr. Vargas agora — todos ao sahir do ministério ficam sendo conselheiros d'estado por el-rei e patetas pela camara de Guimarães.

Já por essas occasiões, nos nossos n.ºs 184 e 281, nos occupámos d'este assumpto e verberámos o procedimento da camara de Guimarães que, fingindo curar dos interesses da cidade, não hesita em promover a ruina do caminho de

ferro que tanto bem tem levado áquelle conselho, chegando-o ao arrojo até conceder uma garantia de não pouca importância a uma linha concorrente.

A essa valiedade porá, sem duvida, veto o sr. governador civil, prohibindo áquelle camara empregar os dinheiros municipaes em subsidiar empresas particulares fóra dos limites da sua jurisdicção.

Não precisamos de repetir o que então dissémos, porque não ha materia nova a discutir; as pretensões são as mesmas, eguaes ás razões, ou, melhor, as sem-razões, egual será a resposta.

No que a situação diverge, d'esta vez, é que a defender os interesses da cidade do Porto, que seria immensamente prejudicada com a ligação directa do centro do conselho de Guimarães com o porto de Leixões, acudiu pressurosa a associação commercial do Porto, uma das corporações mais provadamente respeitaveis e importantes do paiz; e a salvaguardar os interesses da rêde do Minho ha, além do ministro, o conselho d'administração dos caminhos de ferro do Estado, composto de funcionarios zelosissimos dos interesses publicos, que saberão pulverizar no seu parecer as inconcebiveis pretensões da camara vimaranense.

Mas nem esse arsenal é necessário porque taes ideias, podres como o nariz do leproso, cahiu por si.

Escusado é tambem a sollicita gerencia da companhia de Guimarães estar a reclamar, como noticiámos no nosso numero passado.

Durma descançada, e applique a sua muita actividade a outros assumptos mais productivos.

Sem consultar pessoa alguma, só pelo que nos diz a consciencia e o conhecimento que temos do actual ministro, apostamos com a camara de Guimarães que, emquanto o sr. Vargas se assentar n'aquelle cadeira — a coisa não passa...

Espere a camara de Guimarães que algum presidente de camara municipal, em disponibilidade, mais habituado a fazer escandalosas concessões de linhas americanas, suba a ministro das obras publicas e então talvez consiga os seus fins — dando-se-lhe um geitinho, como se diz na comedia de Feydeau.

tica. Da estação, em terra firme, descemos uns degraus e entrámos numa embarcação da carreira. Durante o trajecto, cruzámos com as gôndolas, que são as carruagens que vagueiam no grande canal dessa encantada e fantástica cidade.

O açoriano tem a paixão pelo mar e pela música.

É um momento de sentida emoção que se apossa de nós perante a originalidade e o mistério daquele mar infinito cheio de beleza e de côr, com as suas casas brancas e os seus coloridos palácios. Apetecia saber cantar e, dentro de uma gôndola e deslizando pelas avenidas da água, passar por debaixo dos arcos que cortam os inúmeros canais, transmitir aos venezianos em serenata amena o que nos vai na alma perante a majestade de tão sublime paisagem.

Quem conseguisse voltar à mocidade e ver como aquella gente sente o amor, a arte, a poesia e como as mulheres transmitem seus galanteios e suas paixões. A nostalgia vai diminuindo para contemplarmos o reflexo das casas enraizadas no fundo do mar que nos dão a ideia de castelos formados com cartas de jogar que as crianças difficilmente mantem em equi-

líbrio; os gondoleiros, manejando o forte remo da sua gôndola e arejando artisticamente a sua usual gôrra, parecem-nos gente doutra época que, misteriosamente, percorrem insensivelmente aquelas silenciosas lagôas do Adriático: as ruas estreitas onde, por vezes, encontramos pequenas e curtas pontes repletas de estabelecimentos onde tudo se vende — mas por bom preço — parecem-nos trechos dos contos das mil e uma noites; e toda aquela Veneza, mágica de surpresas, se ajoelha a nossos pés pedindo para que a não abandonemos sem contemplarmos a grandeza do seu mar, a beleza da sua paisagem e o encanto da sua arte.

Vamos tentar fazer um pouco da história desta Veneza de sonhos, bastante diferente da nossa simpática cidade de Aveiro, a que um português, numa frase pouco feliz, chamou a Veneza portuguesa.

Venetia se designava a velha cidade antigamente habitada pelos «Venetos», território conservado pelas populações que, durante as invasões bárbaras, se refugiaram naquelas ilhotas espalhadas sobre as lagôas.

(Continua)

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

Aparelhos telefônicos dos comboios belgas

Os comboios da linha Bruxelas-Charleroi, que acaba de ser electrificada, possuem um posto telefónico emissor-receptor que permite estabelecer controvérsia com quem quer que seja durante os quarenta minutos de viagem. O posto, segundo informa a «Railway Gazette», é rádio-telefónico e está ligado com a rede telefónica urbana de Bruxelas.

Carris de 1008 metros em França

No túnel de Mont d'Or, cerca de Pontarlier, a SNCF procede actualmente à colocação de carris, segundo uma técnica posta em prática pela primeira vez em França. Os novos carris que estão a ser colocados alcançam comprimento invulgar de 1008 metros. Conseguem-se este comprimento graças à temperatura que constantemente reina dentro do túnel Mont d'Or, evitando-se assim os inconvenientes do fenómeno da dilatação.

Para levar a efeito este trabalho, os carris de 72 metros são transportados até à entrada do túnel e soldados entre si em grupos de catorze para se conseguir assim os carris de 1008 metros. São introduzidos no túnel em vagonetas especiais, em cima das quais vão em suspensão.

Mil passagens de nível, com uma sinalização automática em França

O Conselho de Administração da SNCF decidiu submeter à aprovação do Ministro de Obras Públicas e Transportes um projecto relativo à equipagem de mil passagens de nível com sinalização automática.

Este sistema, que permitirá abandonar a presença das guardas e suprimir as cancelas, está essencialmente constituído por sinais luminosos e sonoros, colocados de ambos os lados de cada passagem de nível.

Trata-se na SNCF duma primeira etapa de trabalhos.

Abertura da Escola Superior de Transportes

O curso de 1950-51 da Escola Superior de

Transportes inaugurou-se recentemente. Este curso, repartido por dois anos, completa e adapta os conhecimentos teóricos e práticos dos candidatos de ambos os sexos às funções de direcção, de organização e de controle na execução dos transportes no serviço de muitas empresas de transporte particulares e públicos.

Para serem admitidos em categorias elevadas, os candidatos de nacionalidade francesa devem ser titulares de um diploma compatível. Podem também ser admitidos, a título provisório, debaixo da especial deliberação do Conselho de Estudo, os alunos que justifiquem haver adquirido em funções de assalariados uma prática satisfatória, ainda que incompleta, dos transportes.

História dos caminhos de ferro franceses

A *Gazeta* transcreve com a devida vénia mais este curioso editorial da *Revista Ferroviária*, do Brasil, escrito pelo distinto publicista e engenheiro, sr. Artur Castilho:

Octave Leduc, em moderno e notável livro sobre estradas de ferro, citou, de início, os seguintes períodos, mais que centenários, de Marc Leguin, extraídos da obra — *Influência das estradas de ferro e da arte de traçá-las e construí-las* — «As estradas de ferro têm sido uma das obras mais admiráveis da nossa época».

Custa-nos, ainda, familiarizarmo-nos com esta incrível velocidade que leva os passageiros sem lhes deixar tempo de perceber o espaço que percorrem.

Não menos surpreendente, talvez, é a audaciosa temeridade dos primeiros que se confiaram a estes terríveis motores — mas a influência do exemplo é milagrosa: o que nenhum homem sozinho ousaria fazer, dez, simultaneamente, vão tentá-lo.

Nos vales, por cima dos rios e colinas serpenteiam e se estendem imensas fitas de ferro e sobre estas vias estreitas que os homens lhes impõem, lançam-se, rápidas como o pensamento, estas formidáveis máquinas que parecem devorar o espaço com uma espontânea impaciência e nas quais a vida parece trair-se pelo sopro e movimento. Quando se considera a majestosa elegância dessas linhas, graciosamente se desenvolvendo e nivelando pelas planícies, vales, precipícios e montanhas de

granito; quando se ouve o ruído da passagem desses comboios que levam milhares de indivíduos, que o olhar não tem tempo de distinguir; quando se diz que tais resultados são produtos duma indústria que conta apenas alguns anos de existência, de um agente que apenas se pôde estudar mui imperfeitamente, de uma arte que está na infância, pergunta-se quais serão os últimos prodígios, a serem realizados, com o aperfeiçoamento desta arte.

Os Governos reconhecerão logo, sem dúvida, quanto lhes importa facilitar, encorajar as relações de povo a povo, de multiplicar os meios de comunicação, de apressar a troca e fusão de ideias, de pôr em contato e em competição todas as indústrias; então, os ódios e rivalidades nacionais desaparecerão e ver-se-á crescer e se desenvolver esta tendência, que parece atrair hoje todos os povos civilizados, de formar uma única família.

Leduc, com tristeza, mostra o cruel desmentido que os tempos posteriores trouxeram a tão nobres preságios, mas faz ressaltar que os acontecimentos provaram que a ferrovia era um instrumento formidável ao serviço de um país, um instrumento de tal potência, com um funcionamento tão minuciosamente regulado que lhe permite, em algumas semanas, reunir em suas fronteiras, um inumerável exército, constituído da massa dos cidadãos que, na véspera da mobilização, estavam ainda em suas usinas, em seus ateliers, em seus campos, instrumento cujo poder e flexibilidade são tais que podem, após êste esforço formidável, tornar normal a vida do país, mau grado as enormes restrições do estado de guerra.

O autor relembra que, após o armistício de 1940, as ferrovias francesas se reconstituíram rapidamente, e deram ao país sua possibilidade de vida. Afirma ainda que se a França pôde conservar sua unidade e estrutura, apesar dos redemoinhos da guerra e a ocupação alemã, o deveu às ferrovias.

Ficou evidente, com efeito, que as ferrovias foram o único organismo francês, que, não obstante as linhas de demarcação por onde os alemães quiseram estraçalhar a França, manteve sua única organização antiga e continuou assim a representar a estrutura do território francês.

Viu-se, também, no último período da guerra que se seguiu ao desembarque dos aliados na Normandia, os antigos autores que tinham deliberadamente esquecido nos planos de invasão as estradas de ferro para desenvolver ilimitadamente os transportes rodoviários, voltarem-se, rapidamente, para aqueles e, logo após a libertação do País, considerarem-se bem felizes por encontrar a SNCF, seus quadros, seu pessoal e seus escassos meios.

Provou-se, pois, com evidência que a estrada

de ferro é um instrumento de tal potência que nenhum estado moderno pôde, em absoluto, dele prescindir.

Tal o esboço da história dos transportes em França narrado por Leduc, na introdução de seu excelente livro — Cours de Chemins de Fer — edição 1949.

Assistência Social aos Ferroviários do México

É no campo da assistência social que muitas empresas ainda não cumpriram o bastante, para que socialmente se considerem lícitos a sua função e os seus lucros. Cá no país, como no estrangeiro, há realmente organizações comerciais e industriais com esplêndidos hospitais e sanatórios e todos os apetrechos destinados a robustecer e cuidar da vida dos seus empregados. Alguns poucos, mas há-os. Essas empresas não esquecem que fortalecer a saúde física e moral do trabalhador equivale a avolumar um lucro extraordinário!

São de notar, ao lado da boa assistência médica e higiênica e hospitalar de algumas instituições, as simples imitações por parte de tantas e tantas outras... É que há empresas que possuem os seus serviços médicos com uma função meramente fiscalizadora, isto é, com o fim de averiguar se os empregados estão ou não precisados das partes de doente a que se submetem.

Ora há centros, tais como os da SNCF e os dos «Fecorrarriles Nacionales de México», em que os serviços de assistência podem servir de bom modelo a tantas outras organizações congêneres.

Veja-se, já que falamos nos «Ferrocarriales Nacionales de México», o que o médico Francisco Cid. Fierro escreve na revista mexicana «Ferroviales» a respeito de um dos hospitais para ferroviários — o Hospital de Tierra Blanca.

Escreve aquele médico: «O Hospital de Tierra Blanca, um edifício de moderna arquitectura e rodeado de amplos jardins, onde se encontram abundantes árvores de fruto, está situado ao quilómetro 92,7 da linha de Veracruz a Istmo e é considerado como um lugar estratégico, já porque é um importante centro de trabalho de ferroviários, já porque fica na terminal do ramal de Córdoba a Veracruz, aonde afluem as mais importantes linhas do país.

É de grande importância do ponto de vista higiênico, pois está situado numa zona francamente insalubre, onde abundam as doenças tropicais (paludismo, parasitose intestinal, tifóides, etc.) e considera-se como o centro de difusão duma campanha preventiva contra as doenças já assinaladas. É necessário fazer notar que, numa grande extensão, não existe um Centro Hospitalário que conte

com apetrecho tão completo e perfeito como o dos caminhos de ferro.

Este hospital tem uma capacidade normal para internar cerca de uma centena de doentes, contando com os quartos privativos e enfermarias comuns.

Dele constam os seguintes serviços:

- Salas para recepção do público.
- Serviços administrativos (Direcção, Administração, Arquivo administrativo, Arquivos clínicos, etc.), tudo agrupado com móveis modernos de aço.
- Casas de habitação independentes para os médicos residentes, para o administrador e para os enfermeiros e pessoal auxiliar.
- Serviço de cozinha a vapor e dois amplos quartos de refrigeração.
- Serviço de refeitórios e lavandaria.
- Farmácia e laboratórios de análises clínicas.
- Serviço de especialista de dentes, olhos, coração, etc., com equipagem eléctrica e modernos aparelhos de anestesia.
- Serviço permanente de tratamentos a doentes externos.
- Sala de observações e de operações, em serviço permanente. Procede-se em todos os campos da Cirurgia Geral e Traumatologia. Anestesia de Gás e Lâmpadas com acumulador para emergência.
- Aparelhos de Raio X.
- Forno incinerador.
- Sala mortuária.

As amplas janelas são móveis e protegidas com fina tela para proporcionar uma ampla e completa ventilação e proteger o interior dos mosquitos.

Todos os pisos são de mosaico, assim como os quartos de banho, que estão dotados de distintos serviços.

A construção deste hospital faz parte dos notáveis planos de fomento nacional que o actual Presidente da República do México, Lic. Miguel Aleman, está corajosa e oportunamente a levar a bom termo.

Protecção aos pombos correios

Da Associação Columbófila de Lisboa, recebemos uma circular na qual se apela para o povo no sentido de se respeitar a vida do pombo correio, servidor da Pátria e da Humanidade e, como tal, considerado por lei de utilidade pública.

É com prazer que recomendamos o apelo da Associação Columbófila de Lisboa.

Linhas Estrangeiras

ARGENTINA Devidamente autorizado pelo Governo, o Ministro dos Transportes da Argentina vai comprar na Holanda material ferroviário no valor de 200 milhões de florins.

Esta encomenda será entregue a uma fábrica de Amestardão e compreende 20 comboios diesel-eléctricos de cinco carruagens cada um, 25 locomotivas diesel-eléctricas, 70 carruagens de ar condicionado e 400 vagões para o transporte de pessoas e mercadorias.

INDONÉSIA As negociações para a nacionalização das empresas de transportes pelo governo indonésio, prosseguem. Os caminhos de ferro e os carros eléctricos que se encontram já incorporados na exploração conjunta das companhias ferroviárias reclamaram ao todo 200 milhões de florins holandeses, o que não quer dizer que esta proposta seja aceite pelo governo indonésio nem que esteja assegurada a sua transferência para a Holanda. No entanto, parece justificar-se a esperança de que a transferência das despesas e dos cupões seja efectuada ao cambio de 1 florim por rúpia em lugar de 0,33 centimos de florim, que é actualmente o cambio oficial.

SUIÇA O consumo de bebidas alcoólicas, até há pouco, só era interdito ao pessoal das locomotivas dos Caminhos de Ferro Suíços durante as horas do seu serviço.

A todos os maquinistas e seus ajudantes, recomendava-se-lhes, no entanto, que se abstivessem do consumo de bebidas alcoólicas não só durante o serviço, como também nas duas horas anteriores ao mesmo.

Tendo verificado porém, que bastam pequenas quantidades de alcohol para diminuir, durante um certo espaço de tempo, o sentido de responsabilidade e a prudência, os Caminhos de Ferro Federais resolveram alterar as suas prescrições. O pessoal das locomotivas deve abster-se, de futuro, de todas as bebidas alcoólicas, não só durante as horas de serviço efectivo, mas mesmo 3 horas antes de começar o trabalho.

BRINDES E CALENDÁRIOS

Com os nossos agradecimentos acusamos o recebimento das seguintes agendas para 1951: De Manuel dos Santos, o nosso grande matador de toires; da firma Henschel, representada em Portugal, pela casa Carlos Empis; da Fundação Tipográfica Manuel Guedes, L.^{da}.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 23, II série, de 9 de Fevereiro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrance uma parcela de terreno, com a superfície de 270 metros quadrados, localizada à esquerda da linha férrea do Norte, entre os quilómetros 183,497 e 183,528, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22.562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia e concelho de Soure e distrito de Coimbra e confronta ao norte com Marino de Figueiredo e vala da Hidráulica, ao sul com Marino de Figueiredo e caminho de ferro, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com Marino de Figueiredo.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22.562.

O «Diário do Governo», n.º 39, II série, de 17 de Fevereiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrance uma parcela de terreno, com a superfície de 41^m2,60 localizada à direita da linha férrea de Leste, entre os quilómetros 66,905,50 e 66,926,60, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22.562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Vale de Santarém, concelho e distrito de Santarém, e confronta ao norte e poente com caminho de ferro e ao sul e nascente com Fernando Machado Soares de Oliveira e Sousa.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto-lei n.º 22.562.

O «Diário do Governo», n.º 40, II série, de 19 de Fevereiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar o projecto de substituição dos tabuleiros metálicos do pontão situado ao quilómetro 77,347 da linha férrea de Leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 33, III série, de 10 de Fevereiro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por

despacho de 5 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, alterando as disposições do aviso B n.º 56, que regula o tráfego internacional, no sentido de se restabelecer a aplicação da C. I. M. quanto ao direito de modificar o contrato de transporte.

O «Diário do Governo», n.º 41, III série, de 20 de Fevereiro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 5 do corrente desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, estabelecendo preços especiais para o transporte de gesso em pequena velocidade.

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DAS COLÓNIAS

O «Diário do Governo», n.º 261, I série, de 20 de Dezembro de 1950, publica o seguinte:

Decreto n.º 38:099

Pelo Decreto n.º 38:028, de 3 de Novembro de 1950, foi concedida a necessária autorização, nos termos do § único do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 27:563, de 13 de Março de 1937, para a celebração do contrato de fornecimento de oito locomotivas *Garratt* destinadas a completar o apetrechamento do Caminho de Ferro da Beira.

Circunstâncias supervenientes não permitiram que se fizesse uso daquela autorização, pelo que se torna agora necessário que a mesma seja conferida de harmonia com as condições em que vai ser realizado o fornecimento.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º Fica autorizado o Ministro das Finanças por intermédio da Direcção-Geral da Fazenda Pública, a celebrar com a firma Breyner & Wirth, L.^{da}, contrato para fornecimento de oito locomotivas *Garratt* para apetrechamento do Caminho de Ferro da Beira, devendo os encargos do mesmo fornecimento ser satisfeitos pela forma seguinte:

No ano económico de 1950	7:615.706\$20
No ano económico de 1951	1:903.926\$50
No ano económico de 1952	17:779.818\$00
No ano económico de 1953	1:903.926\$50
	<u>29:203.377\$20</u>

§ 1.º As importâncias que não forem despendidas num dos anos económicos acima indicados são-lhe ao seguinte.

§ 2.º As importâncias constantes do presente artigo acrescerão as despesas acessórias resultantes de diferenças no frete e seguro cotados ou nas cotações do franco belga vigentes nas datas dos pagamentos em relação à que vigora na presente data.

Art. 2.º Até 31 de Dezembro de 1950 o Ministro das Finanças fixará por despacho, ouvido o das Colónias, a forma de reembolso pelo Caminho de Ferro da Beira das importâncias despendidas em execução do contrato a que se refere o presente decreto.

Art. 3.º Considera-se nula e substituída pela conferida no presente diploma a autorização dada no Decreto n.º 38:028, de 3 de Novembro de 1950.

CEL

é a marca dos condutores eléctricos fabricados segundo as normas de segurança das instalações de baixa tensão

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.^{da}

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I LSOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{DA}

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

C E L

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

Recortes sem comentários

Aceita Cláudia por esposa? «Não!»

Foi em Itália. Noivos, família e convidados estavam agrupados, na igreja, junto do altar.

O celebrante dirige-se à noiva e faz-lhe a pergunta sa. oramental: aceita por seu legítimo esposo o Piromalho?

— «Sim» respondeu a linda Cláudia, 22 anos em flôr, loira e fresca.

Igual pergunta é feita ao noivo que, vigorosamente responde:

— «Não!» e sai pela porta fóra, toma o seu carro e desaparece...

Houve pasmo espectacular, lágrimas, cheliques.

Passaram-se amargurados dias, findos os quais o noivo veio a reconciliar-se com a noiva que, junto ao altar repudiára com aquele amachucante — «Não!»

É bem, tudo o que em bem acaba.

(Gazeta de Cantanhede)

Um leão abatido a tiros de metralhadora nas ruas de Roma

Sultan, magnífico leão de cinco anos, de um circo, morreu com uma rajada de metralhadoras, depois de se esca par apôs o espectáculo.

Durante algum tempo, o animal passeou silenciosamente pelas ruas meio obscurcidas de Roma, seguido a distância respeitosa pela Polícia, que o alvejava de vez em quando. Depois, desapareceu no pátio de um edificio, próximo da Via Appia, e a Polícia fechou-lhe o pesado portão.

A Polícia cercou o edificio, e os agentes saltaram para o ataque, empunhando pistolas-metralhadoras. Mas o Sultan manteve-os em respeito durante meia hora. Sempre que um polícia se atrevia a ir além do portão ouvia-se um rugido aterrador. Por fim, um polícia saltou o portão, avançou lentamente em direcção ao leão acachapado e disparou nma rajada da sua pistola-metralhadora. O Sultan deu um último rugido de dor e fúria, saltou para o ar e caiu morto. Em frente da porta, o seu domador chorava.

(Do Diário de Lisboa)

Os perigos do tabaco

LONDRES.—Segundo umas experiências particulares aqui realizadas, os fumadores inveterados de meia idade correm 50 vezes mais o risco de contrair o cancro pulmonar do que os não-fumadores. Dois médicos, Bradford Hill e Richard Doll, verificaram que o fumar exagerado aos 45 anos pode causar o cancro, depois de examinarem 649 homens e 60 mulheres que sofriam de cancros pulmonares. Os referidos cientistas comunicaram no *Jornal Médico* britânico que 26 por cento dos homens e 14,6 por cento das mulheres afirmaram ter fumado 25 ou mais cigarros por dia antes de adoecer.

(Notícias da Beira)

Um cão que... apela da sentença

«Bruce», cão de raça policial, guia de cegos, matou uma galinha e feriu algumas pessoas.

Levado ao tribunal, de Stanford, foi pelos juizes condenado à morte. Mas uma multidão de pessoas, condoida da sorte do cão, que é de uma dedicação extrema pela sua velha dona, cega de 75 anos, resolveram que o «Bruce» apellesse da sentença... E o pastor protestante daquela cidade, recomendou aos seus fiéis que, nas suas orações, intercedessem pelo cão.

Isto aconteceu na Inglaterra.

(De A Guarda)

Os madeirenses não são verdadeiramente portugueses...

— esclareca a sr.^a D. Maria Quilha, que foi representante a Venezuela o Grémio dos Joalheiros de Portugal

Um jornal de Caracas, *El Universal*, publicou recentemente uma entrevista célebre, que bem merece ser conhecida dos nossos leitores, pelo menos na parte que diz respeito às populações das ilhas adjacentes. E isto apenas por que o jornalista recolheu da pessoa entrevistada, de nacionalidade portuguesa, os seguintes dizeres:

— «A maior parte dos meus compatriotas que vêm para a Venezuela são indivíduos oriundos das ilhas dos Açores, Madeira e Porto Santo. Portanto, não são verdadeiros lusitanos e, os que como eu somos de Portugal, temos de sofrer as consequências».

Lendo estas palavras, pensar-se-ia que o representante

de *El Universal*, teria ido, por desgraça, entrevistar um engraxador, um carroceiro, ou uma regateira, enfim uma daquelas personalidades caracteristicamente desbocadas, que tem o seu «habitat», no Rossio, Travessa da Palha, Betesga e na defunta Praça da Figueira. Mas afinal, o homem, que nunca nos deu motivo para pormos em dúvida as suas declarações, afirma-nos que o interessantíssimo asserto saíu dos mimosos lábios de uma dama, a sr.^a D. Maria Irene de Carvalho Quilha, no dia 6 do corrente de visita na Venezuela, em missão quase diplomática, como delegada do Grémio dos Joalheiros de Portugal.

Encantador! Há um organismo no nosso país que despacha para o Novo Mundo um representante que renega publicamente os seus compatriotas, colocando os açoreanos e os madeirenses que por lá vivem, ganhando, sabe Deus à custa de quantos sacrifícios, o duro pão que comem — numa situação algo desprimorosa e seguramente de desvantagem para a conquista de qualquer posição decente naquele novo e florescente país. Se é certo que a sr.^a D. Quilha fez aquela prodigiosa declaração sem pensar no que estava dizendo, exactamente como se se encontrasse em casa, conversando com as vizinhas, de janela para janela, sobre os mais variados olores, que se evolvem do fundo do saguão — seguro é também que os leitores de *El Universal*, não podendo separar a qualidade diplomática da entrevistada da pecha coscuvilhoira de uma senhora vizinha, hão-de julgar que isto aqui não é Portugal, como aliás todo o madeirense crê e os continentes afirmam, pelo menos quando um pouco de solenidade não vem fóra de propósito.

Pois muito bem. Os madeirenses não são pretos, nem mulatos, nem canarins. E que o fosse, eram portugueses com muita honra. E tanto assim que, lendo as declarações feitas pela sr.^a D. Quilha ao jornal de Caracas *El Universal*, custa-lhes acreditar que a entrevistada seja verdadeiramente portuguesa, posto que as suas palavras tresandem diabólicamente a galegada.

O *Correio dos Açores*, de onde colhemos esta informação, já ajustou contas com a gentil mensageira dos joalheiros portugueses a Venezuela. Nós, por nossa parte, procuramos, nestas linhas, dar-lhes o devido agradecimento pela amizade fraternal com que tão descaradamente tratou os madeirenses que mourejam na longínqua terra onde a sr.^a D. Quilha foi expectorar os seus dislates.

(Do *Diário de Notícias*, Funchal)

Audácia de uma açoriana

Chegou a este porto o inglês Edward Alicard de 35 anos, navegador solitário que, no seu pequeno barco, saiu de Nova York e atravessou, pela segunda vez e em condições difíceis, o Oceano Atlântico. Mas o pitoresco do caso é que este navegador solitário trazia uma companheira e contou uma história invulgar...

Por haver sofrido as inclemências da tempestade, teve de arribar aos Açores, em 28 de Outubro, e manteve-se longo tempo, no porto da Horta, à espera que reparassem as avarias da sua embarcação. No dia 10 de Janeiro, fez-se ao mar e, quando já se encontrava ao largo do Faial, descobriu que a sua navegação não era tão solitária como de costume, pois a bordo instalara-se, clandestinamente, uma jovem e linda açoriana que, longe de se assustar com as barbas do navegador, crescidas durante a viagem, lhe revelou chamar-se Otilia Frayão e contar 23 anos de idade. Interpelada, por Alicard, sobre os seus planos de vida respondeu: «Aventuras, percorrer a Europa, residir na Inglaterra». E o caso é que acompanhou Edward Alicard, pelo menos até Casablanca... Porque o inglês parece contrariado com a companhia. De facto, afirmou aos jornalistas que não quer saber da rapariga nem dos seus planos e que só lhe interessa voltar a casa, comprar outro barco e dar a volta ao Mundo... mas sozinho.

(Do *O Século*)

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes

LISBOA

Carga e expediente, Rua do Comércio, 39 — Telef. 30551

FROTA

n/m. AFRICA OCIDENTAL	1.504 T.	n/m. COLARES	1.376 T.
n/m. ALCobaça	9.437 T.	n/m. CONCEIÇÃO MARIA	2.974 T.
n/v. ALCOUTIM	10.526 T.	n/m. CORUCHE	1.370 T.
n/m. ALENQUER	9.437 T.	n/v. COSTEIRO	900 T.
n/m. ALEXANDRE SILVA	3.110 T.	n/v. COSTEIRO SEGUNDO	490 T.
n/v. ALFERIAREDE	2.118 T.	n/m. COSTEIRO TERCEIRO	1.426 T.
n/m. ALMEIRIM	9.437 T.	n/m. COVILHÁ	1.376 T.
n/v. AMARANTE	12.595 T.	n/v. CUNENE	9.890 T.
n/m. AMBRIZETE	8.100 T.	n/v. FOCA	2.018 T.
n/m. ANDULO	9.100 T.	n/v. INHAMBANE	9.619 T.
n/m. ANTONIO CARLOS	2.974 T.	n/v. LUSO	10.125 T.
n/m. ARRAIOLOS	9.437 T.	n/v. MARIA AMÉLIA	3.005 T.
n/m. BELAS	7.110 T.	n/v. MELLO	7.900 T.
n/m. BORBA	7.145 T.	n/v. MIRANDELLA	1.221 T.
n/m. BRAGA	7.110 T.	n/m. SÃO MACARIO	6.430 T.
n/m. BRAGAÇA	7.110 T.	n/v. SAUDADES	1.353 T.
n/m. CARTAXO	1.376 T.	n/v. SILVA GOUVEIA	1.220 T.
n/v. ZÉ MANEL	1.220 T.		
n/p. ALFREDO DA SILVA	3.643 T. — Com alojamentos para passagens de I — II — III classes		

TOTAL : 191.131 TONELADAS

REBOCADORES:	LANCHAS A MOTOR:
«AFRICA», «FREIXO»,	«GAROTA», «CAROCHA»,
«CINTRA», «S. CRISTOVÃO»,	«BOLHÃO»,
«ESTORIL», «SOURE»,	«MAQUELA»,
34 Batelões (19 de 500 T., 13 de 400 T. e 2 de 250 T.) 24 Fragatas (2.150 T.) 1 Barca de água (230 T.) 1 Draga «BARREIRO» com 5 Batelões de Dragadas com 80 m3. cada.	

EM CONSTRUÇÃO NOS ESTALEIROS DA C. U. F.:
3 navios de 3.600 T. e para 48 passageiros cada, 2 rebocadores de 1.200 T. cada.

CARREIRAS DE LISBOA PARA:
Norte de Europa — Norte de África — Cabo Verde — Guiné — Angola — Argentina — Chile — Estados Unidos — Terra Nova — Groenlândia e costa de Portugal

IMPORTANTE: A COMPANHIA QUE MAIS NAVIOS TEM AO SEU SERVIÇO CONSTRUÍDOS EM PORTUGAL NOS ESTALEIROS DA COMPANHIA UNIÃO FABRIL NO BARREIRO E EM LISBOA

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM:

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO:

Travessa da Glória, 19

Telefone: 26317

L I S B O A
P O R T U G A L

COMPANHIA DE SEGUROS

«**BONANÇA**»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Condecorada em 1947 com o Grau de
Comendador da Ordem de Instrução Pública

INTERNATO E EXTERNATO
(SEXO MASCULINO)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

*Liceal, Comercial, Ciclo
Preparatório e Instrução Primária
com Aulas Infantis*

LARGO DO CONDE BARÃO, 47 — LISBOA
(PALÁCIO CONDES DE PINHEL)

TELEFONE: 62430



Não revém somente, quem oferece um elegante ramo de Flores. Também no cuidado de cada peça e execução dos seus trabalhos V. Ex.ª dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS

BERTRAND IRMÃOS, L. DA

PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS

FIKE BEM

trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA

Trans. de Condado de Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21367

ELVAS

TEM FINALMENTE O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS.
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO-ELVAS

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL
FÓMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A venda nas boas casas das especialidades e principais farmá-
cias. QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos do Correio, nome e
morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) — LISBOA

Telefone 64972

Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49
LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 84
PORTO

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

JAMES RAWES & C.º, L.ª

Rua Bernardino Costa, 47, 1.º — Telef. 23232/4/5

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º — Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

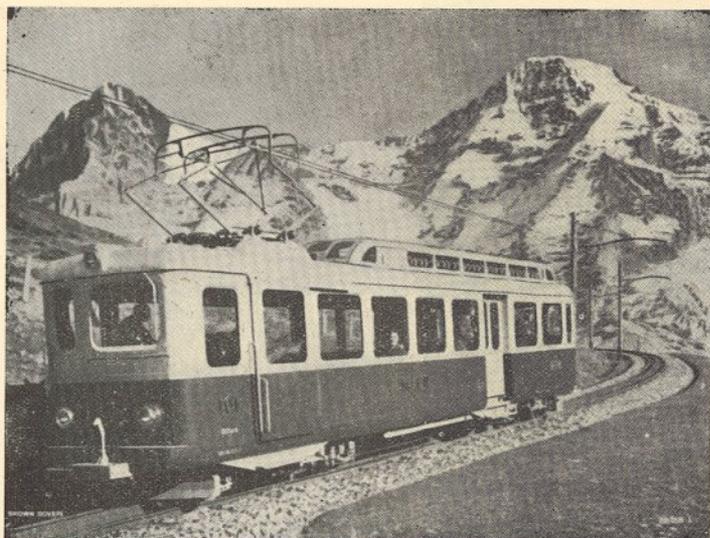
2.º Volume sai em Abril
deste ano

Dínamos, motores, alternadores e transformadores

Aparelhagem de Alta e Baixa Tensão

TURBINAS A VAPOR

Há meio século que a casa **BROWN BOVERI** equipou a primeira locomotiva termo-eléctrica do mundo. Na actualidade mantém em dia a técnica de construção de modernas locomotivas Diesel-eléctricas e com turbinas a gaz.



Automotora ligeira da linha de Wengernalp (Suíça)



S. A. BROWN BOVERI & C.^{te} — Baden (Suíça)

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

PORTO: Praça D. João I, n.º 25-3.º, Dt.º — Telefone 23411 — Teleg. BROWNBOVERI

COMPANHIA
«Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



FERRO PARA FUNDIÇÃO



SEDE

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

Telefones 2 8952 — 2 8953

Sociedade Abastecedora
de Madeiras, L.^{da}

Recomendada pelos Caminhos da Ferro

SÓCIO GERENTE
EMÍDIO DA COSTA PINHEIRO

RUA DA BENEFICENCIA, 209
LISBOA Telef. 72671

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à
inglesa e tacos para parquet

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATE-
RIAS PARA CONSTRUÇÃO



TOSSE ?

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

GOTAS

XAROPE