

4.º do 65.º Ano

Lisboa, 1 de Maio de 1952

Número 1545

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

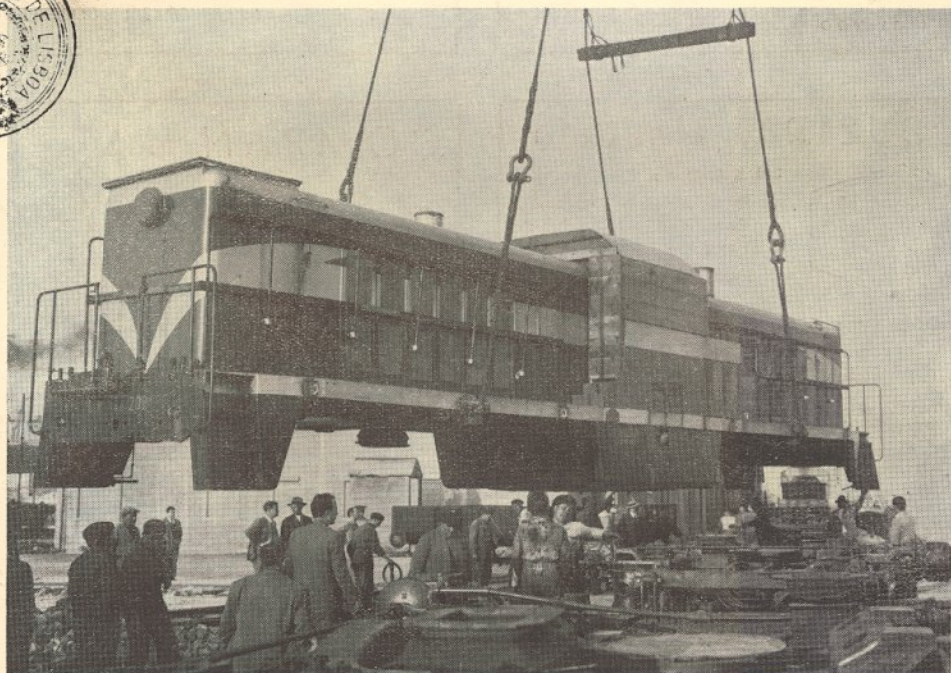
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / 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 20158 — LISBOA



DESEMBARQUE DE 4 LOCOMOTIVAS DIESEL ELÉCTRICAS, NO CAIS DE ALCANTARA, EM LISBOA, QUE A C. P. ADQUIRIU NA AMÉRICA DO NORTE

Sociedade Portuguesa de Fretamentos, Limitada

CAPITAL: ESC. 200.000\$00

68, RUA DE S. DOMINGOS À LAPA, R/C.

 TELEFONES { 6 5166
6 5167 ■ LISBOA
6 4026

TELEGRAMAS: "FRETAMENTO"



BROKERS exclusivos da:

**Sociedade Geral de Comércio,
Indústria e Transportes, S. A. R. L.**

ARMADORES DE NAVIOS

LISBOA

(221.700 T. D. W. APROX.)

Sociedade Abastecedora de Madeiras, L.^{da}

Recomendada pelos Caminhos de 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

NOGUEIRA, Limitada



LISBOA:

R. dos Douradores, 107-I.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 mnte-
rial 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, Bél-
gica, Zinco laminado em chapas, Placas de zinco para cai-
deiras.

 TREFILIERIES & 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 COMP-
TEURS — Montrouge (Seine), França. Contadores (água,
gás e electricidade) e Aparelhos de medida para usos indus-
triais e laboratórios.

 ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE
CHARLEROI — Charleroi, Bélgica. Dinamos, Alternadores,
Transformadores, Aparelhagem eléctrica para todas as ten-
sões 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, Ar-
cos 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.

COMPANHIA «Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



FERRO PARA FUNDIÇÃO



S E D E

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

Telefones 2 8952 — 2 8953

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 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: CARLOS LOPES PINTO, Rua das Flores, 124
Delegado em Espanha: JUAN B. CARRERA, Apartado 4069, Madrid

1545



1 — MAIO — 1952



ANO LXV

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:

ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
CARLOS BIVAR

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.ª 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 MONTÊS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO



S U M A R I O

Os Sanatórios Ferroviários	83
Novas locomotivas «Diesel» eléctricas para a C. P.	84
Electrificação da via férrea em Portugal	84
Vida Ferroviária	84
História da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», pelo DR. BUS- QUES DE AGUILAR	85
Rumo a França e à Bélgica	88
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS	90
Há 50 anos	91
Parte Oficial.	92
Recortes sem comentários	95
Os nossos mortos	96

Os Sanatórios Ferroviários

OBRA EMINENTEMENTE PROFISSIONAL E EXEMPLO DE NOTÁVEL ESFORÇO

OCUPA-SE o nosso prezado colega *O Trabalho Ferroviário*, no seu número de Março, da situação actual dos Sanatórios Ferroviários, a propósito da projectada integração dos mesmos na orgânica de outros estabelecimentos da mesma natureza e submetida a administração comum.

O problema é por demais delicado e exige estudo aturado e meticoloso, visto que afecta uma classe numerosa e cujo espírito de unidade se tem revelado em muitas e particulares circunstâncias, todas elas dignas de consideração. Acresce que a actividade ferroviária — uma das mais úteis e necessárias dentro da economia nacional — é exercida por homens que constituem verdadeira família e são particularmente ciosos no que diz respeito ao reconhecimento do seu esforço, que não só é grande, como abnegado e cheio de riscos, muito especialmente nos tempos calamitosos, em que o dever profissional se sobrepõe ao interesse pessoal.

A obra dos Sanatórios Ferroviários é das mais notáveis como índice do espírito de solidariedade dessa comunidade tão numerosa como diversamente constituída. Representa o resultado de uma campanha conduzida com entusiasmo e devoção, na qual participaram figuras de relevo na actividade ferroviária e na vida social e política do País, como o General Carlos Vasconcelos Porto e o engenheiro Fernando de Sousa. Despertou a simpatia e o interesse de muitas entidades particulares e o próprio Estado concedeu possibilidades, que muito contribuíram para a conquista de

regalias tão justas como indicadas para a defesa da saúde de tão abnegados trabalhadores.

A existência dos Sanatórios Ferroviários é anterior a 1916. É obra eminentemente ferroviária e foi possível mercê da tenacidade colectiva, que venceu dificuldades quase insuperáveis e impressionou corações generosos. Criaram-se assim as condições da existência e manutenção de grandes estabelecimentos de assistência, como os sanatórios «Carlos Vasconcelos Porto», no Algarve, e «Presidente Carmona» em Paredes de Coura, onde grande número de ferroviários e suas famílias têm sido acolhidos com o maior carinho e meios técnicos adequados ao tratamento da terrível doença que tantas vítimas tem causado.

A organização e direcção dos serviços sanatoriais, como os de outras modalidades de assistência, têm estado a cargo de pessoas que, pelo seu conhecimento dos problemas da classe e interesse pessoal no progresso desses serviços, lhes dão naturalmente o seu melhor esforço, toda a sua competência e aquele carinho próprios de quem trabalha para obra própria. Sem esse estímulo e o sentimento de solidariedade profissional, não teria sido possível, decerto, atingir esta obra tão elevado nível e vasto desenvolvimento, susceptível, ainda, de continuidade. E tudo isto, que é muito e digno do maior respeito, pode não ter equivalência em mãos estranhas, talvez tão hábeis como as que, actualmente, conduzem a administração de tão importante património, mas certamente menos sensíveis às reacções sentimentais e sociais de uma

comunidade de psicologia muito particular.

O problema é, portanto, deveras delicado. Sob o aspecto social e económico, representa uma das grandes preocupações da família ferroviária, que até agora tem contado com a certeza de uma assistência profícua, certa e eficiente, sem dificuldades burocráticas e muito compreensiva. Deslocar esta magnífica obra para um ambiente diferente, deixando-a penetrar por elementos estranhos, pode representar a modificação do espírito que lhe forma e descaracterizar uma orgânica, que deu, até agora, os maiores benefícios àqueles que a têm sustentado com o seu esforço e abnegação.

Na obra social, em que todos, portugueses, estamos empenhados nestes momentos tão delicados da existência humana, não podemos deixar de reconhecer a legitimidade e os direitos da contribuição particular e de cunho próprio trazida à acção

comum. E a obra dos Sanatórios Ferroviários é uma das mais notáveis e simpáticas, pelo espírito que a caracteriza e pela expansão que atingiu. Esperamos, por isso, que o projecto a que se refere o nosso prezado colega *O Trabalho Ferroviário* não seja posto em prática sem serem consideradas devidamente todas as circunstâncias que o recomendam ou desaconselham.

Pela nossa parte, e não esquecendo a parte tomada nesta Revista para que essa bela iniciativa se tornasse a magnífica realidade que hoje é, apelamos para os sentimentos humanitários e espírito social de todos quantos possam vir a ter interferência na solução deste melindroso problema, dado que estão em causa sagrados interesses de uma corporação à qual o País deve assinalados serviços e que, pela sua coesão e dignidade profissional, merece não só o respeito, mas também o reconhecimento de todos os portugueses.

CARLOS D'ORNELLAS

Partiu para França, Bélgica e Alemanha, com demora de algum tempo, na companhia dos antigos combatentes portugueses, que foram em romagem de saudade aos campos da Flandes, o nosso prezado Director-gerente, sr. Carlos d'Ornellas.

Novas locomotivas «Diesel» eléctricas para a C. P.

A C. P. encomendou há meses na América do Norte, 12 locomotivas Diesel eléctricas, cuja compra foi financiada pela E. C. A. através do Fundo de Fomento Nacional.

Construídas nas oficinas das fábricas Baldwin, 4 dessas locomotivas chegaram há dias ao Tejo, a bordo do vapor «Dick Lykes», e foram desembarcadas no cais de Alcantara.

As restantes oito, devem chegar brevemente a Lisboa, prevendo-se que estejam todas ao serviço até ao Verão.

Com 16 metros de comprimento, 96 toneladas de peso e a potência de 1.350 cavalos, as novas locomotivas podem atingir 132 quilómetros por hora, sendo algumas delas destinadas à linha de Sintra.

Electrificação da via férrea em Portugal

Já constam além fronteiras os estudos que, neste momento, os técnicos de caminhos de ferro, têm entre mãos para a electrificação dos seguintes treços da nossa rede: Santa Apolónia ao Entroncamento, Lisboa-Rossio a Sintra, Alcântara a Campolide e ligação para Braço de Prata, bem como os arredores do Porto e o ramal de Braga.

Muito beneficiará o nosso país, quando tais realizações estiverem consumadas.

O seu custo, à volta de 1.600.000 contos, diz por si com eloquência quão grande é esta obra de fomento nacional.

Vida Ferroviária

União dos Sindicatos dos Ferroviários

O Conselho Geral da «União dos Sindicatos dos Ferroviários», reunido, ontem, para discussão e aprovação do relatório e contas do exercício de 1951, deliberou aprovar aquele documento, registando um voto de louvor à Direcção pela forma como conduziu a sua administração e pela assistência clínica e cirúrgica prestada à classe ferroviária, beneficiando directamente para cima de 15.000 indivíduos.

História da "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

Peio Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

II

O progresso da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* acentuou-se logo nos primeiros números, aumentando a revista a partir do n.º 7, aparecendo ⁽¹⁾ em 1 de Agosto de 1888 a primeira gravura, que representa o farol de Santa Catarina na Grã-Bretanha.

Mendonça e Costa, sempre em contacto com todas as realidades, fez com que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* se preocupasse com os problemas nacionais sem deixar de ser iminentemente ferroviária, constituindo esta revista como um repositório magnífico para o conhecimento da vida portuguesa. O aspecto mais nobre e elevado desta orientação foi o patriotismo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, acompanhando a Nação nos seus momentos tristes, como nos de grandeza e esplendor, manifestando um acendrado nacionalismo que constitui o seu melhor timbre.

A primeira manifestação dessa dedicação deu-a quando ⁽²⁾ do incêndio do teatro Baquet, ocorrido no Porto em 20 de Março de 1888 no qual se perderam muitas vidas, e provocando um movimento de solidariedade e caridade crista em que se destacou a figura excelsa da rainha D. Maria Pia. Em auxílio das vítimas colaborou a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, abrindo nas suas colunas uma subscrição.

O falecimento de El-Rei D. Luís em 1889 provocou ⁽³⁾ um artigo necrológico, e, pouco depois, o Ultimátum britânico originava uma vibrante desafronta com o título de «O Insulto Inglês». Em todo o país desenvolveu-se uma tremenda agitação, que mais tarde redundaria em trágicas consequências políticas, e surgiu uma subscrição nacional para a compra de armamento destinado à defesa nacional, colaborando a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* com a quantia de 5\$000 réis. Devido ao conflito efectuaram-se negociações diplomáticas, as quais provocaram um tratado entre Portugal e a Grã-Bretanha, e que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* censurou ⁽⁴⁾, seguindo a tendência geral, de que resultou o tratado não ir por diante.

Um conjunto de factos determinou a crise financeira de 1891, pelo que, num artigo de fundo assinado por J. F., procurou ⁽⁵⁾ a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* acalmar a opinião pública, profundamente perturbada com a inconversibilidade da moeda. A situação financeira foi-se agravando, e El-Rei D. Carlos chamou José Dias Ferreira em 1890 para formar um governo extra-partidário, exercendo o cargo de Ministro da Fazenda o brilhante escritor Oliveira Martins, colaborador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que salvou o País nessa emergência angustiosa. Mendonça e Costa ⁽⁶⁾ dedicou-lhe um artigo de fundo e elogiou o inteligente Ministro que seria um precursor do Senhor Prof. Doutor Oliveira Salazar.

Atento aos acontecimentos internacionais e no desejo de bem informar os leitores, ao dar-se em França o assassinato do Sadi-Carnot, Mendonça e Costa ⁽⁷⁾ adeantou dois dias a sua viagem a Paris, a-fim-de assistir aos funerais, seguindo depois para o Congresso da Imprensa que se realizava em Bruxelas.

Seguindo sempre os ditames da sua consciência, elogiando ou censurando conforme entendia, Mendonça e Costa, que era um jornalista ilustre e um dos creadores do turismo em Portugal, combateu ⁽⁸⁾ com a maior energia o decreto com força de lei n.º 2 de 10 de Janeiro de 1895 referente a passaportes cuja obrigatoriedade atacou com razão.

As vitórias portuguesas em Moçambique, que culminaram com o feito heroico de Mousinho de Albuquerque em Dezembro de 1895, provocaram ⁽⁹⁾ um artigo de fundo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Assim os factos mais notáveis da vida portuguesa encontram-se referidos nas páginas desta revista como ⁽¹⁰⁾ a visita de Eduardo VII em 1903.

O terramoto de 1909 causou na região do Ribatejo muitas vítimas e estragos, pelo que se abriu uma subscrição nacional ⁽¹¹⁾, contribuindo a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

A agitação política em 1910 ocasionou uma sessão da Câmara dos Deputados em que um deputado republicano procedeu à leitura de cartas rou-

badas, o que foi verberado àsperamente ⁽¹²⁾ por Fernando de Sousa num artigo «Política e Caminhos de Ferro», onde defendeu o seu amigo Conde de Paço Vieira.

Em 1914 surgiu a Grande Guerra Europeia com os seus horrores e barbaridades, lamentando ⁽¹³⁾ o facto a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e surgindo diversos artigos, como ⁽¹⁴⁾ «Os Transportes Estratégicos por Caminhos de Ferro na Actual Guerra Europeia», da autoria do sr. General Raul Esteves. Em 11 de Novembro de 1918 terminou o tremendo conflito, provocando um interessante artigo sem assinatura ⁽¹⁵⁾, possivelmente da autoria de Fernando de Sousa, no qual mostrava a alegria existente pelo triunfo dos Aliados.

A revolução de 5 de Dezembro de 1917 derrubou o regime existente, e Sidónio Pais tomou conta do poder, como uma radiosa esperança que findou no seu assassinato, determinando um profundo pesar nacional, ao qual se associou a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* com elevadas palavras ⁽¹⁶⁾, publicando o retrato de Sidónio Pais, que considerava um dos maiores homens do século.

A comemoração do Soldado Desconhecido provocou ⁽¹⁷⁾ um apreciável artigo do sr. General Raul Esteves, outrotanto acontecendo ⁽¹⁸⁾ com a viagem aérea de Gago Coutinho e Sacadura Cabral ao Brasil em 1922.

A desordem política e o descalabro financeiro existente em Portugal até 1926, originaram uma série interessante de artigos de Quirino de Jesus desde 1920, constituindo uma veemente campanha percursora da Revolução Nacional de 28 de Maio de 1926, de ataque directo à administração pública dessa época. Não será possível, perguntava Quirino de Jesus ⁽¹⁹⁾, a formação de um movimento nacional de que resulte uma governação capaz de reformar a vida do Estado e do País, transformando com rapidez, especialmente o orçamento do Estado e das autarquias locais e a agricultura?

Se a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* só tivesse defendido os legítimos interesses nacionais, a sua acção deveria já considerar-se notável e valiosa, mas Mendonça e Costa não se esquecia antes tinha bem presente que era uma revista ferroviária, pelo que sob esse aspecto também tem sido ainda mais assinalada a sua actividade.

Num dos primeiros números da revista mostrava Justino Teixeira ⁽²⁰⁾ os seus profundos conhecimentos técnicos, defendendo o distinto engenheiro a errada doutrina da exploração dos caminhos de ferro ser feita pelo Estado, contraditando-o a brilhante inteligência de Cândido de Moraes.

Desde o início mostrava-se aberta a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a todas as opiniões científicas. Retomou este assunto Augusto Montenegro ⁽²¹⁾ de uma forma perfeita, demonstrando as vantagens indiscutíveis da administração ferroviária exercida pelas empresas particulares.

A construção da ponte sobre o Tejo, que Miguel Pais preconizava, foi defendida por E. Bartissol e T. Seyring ⁽²²⁾ num artigo acompanhado da respectiva planta, que seria a primeira publicada pela *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Os artigos técnicos surgiam amiudadamente, como os respeitantes, como os ⁽²³⁾ à exploração de caminhos de ferro.

O Império Ultramarino, embora no começo do seu desenvolvimento, não se podia esquecer, ocupando-se ⁽²⁴⁾ na revista em vários artigos de caminhos de ferro de colonização um nome que não honra a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Ferreira do Amaral, que de assassino de pretos em Africa chegaria a Presidente do Conselho de Ministros de El-Rei D. Manuel II. Em 1892 era publicada a primeira correspondência ⁽²⁵⁾ de Lourenço Marques.

E' a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* um elemento indispensável de consulta para tudo o que diga respeito à actividade ferroviária portuguesa, como aconteceu com a crise da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses em 1892 e ao ⁽²⁶⁾ projecto de convenção com os credores, originando ⁽²⁷⁾ dois suplementos.

Publicou a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* um estudo ⁽²⁸⁾ de Leon Dronin sobre «A Questão da Distribuição do Material Circulante» destinado à 6.ª sessão do Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, artigos muito interessantes em francês ⁽²⁹⁾ acerca da Bolsa de Paris, tratou ⁽³⁰⁾ minuciosamente do projecto de linha férrea de Sintra à Praia das Maças, e Fernando de Sousa ⁽³¹⁾ da rede ferroviária ao Sul do Tejo.

Quando Manuel Francisco de Vargas assumiu em 1900 o cargo de Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria, Mendonça e Costa, que era seu amigo e admirador, publicou um artigo de fundo ⁽³²⁾ com os mais sinceros elogios, outrotanto ⁽³³⁾ acontecendo à proposta de Vargas sobre concessões de caminhos de ferro, que foi publicada na íntegra pela *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, acompanhada de comentários muito favoráveis. A inauguração em 1904 da linha férrea do Setil a Vendas Novas ⁽³⁴⁾ deu motivo a um bem elaborado artigo acerca da descrição da nova via de comunicação ferroviária.

Como era próprio de um caracter construtivo, Mendonça e Costa não admirava as polémicas, em que o trabalho útil é substituído pela discussão artificiosa, e assim a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* afastou-se sempre de questões estéreis, apenas ⁽³⁵⁾ em 1912 é que houve uma troca de artigos entre Mendonça e Costa e Nunes da Mata acerca das afirmações por este proferidas no Senado.

A acção mais importante e decisiva da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que marcou um momento culminante da sua vida, foi preparar a revogação uma reforma ferroviária, após uma série de quatro artigos.

Ocupando o cargo de Chefe do Estado, Sidónio Pais, em 1918, creou a Secretaria de Estado das Subsistências e Transportes, sendo Secretário de Estado Machado Santos e Director Geral de Transportes o Senhor Engenheiro Cunha Leal. De inspiração do revolucionário civil Sérgio Príncipe, demitido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses havia tempo, publicaram-se os decretos com força de lei n.º 4205 e 4206 de 4 de Maio de 1918 estabelecendo uma nova organização ferroviária, verdadeiro complexo de absurdos e de ignorância ferroviária, trazendo-se disposições legais francesas por quem ignorava essa língua.

Safu-lhe à estacada o maior técnico ferroviário português e redactor da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Fernando de Sousa, que, com fina ironia profundo conhecimento de causa, vasta cultura lí, terária, demonstrou os erros da reforma ferroviária pulverizando os decretos e os legisladores. Como exemplo de crítica altiva, cadente e dessassombrada, convém não esquecer os períodos que se seguem referentes a Machado Santos, sr. Engenheiro Cunha Leal e Sérgio Príncipe.

—É competente ⁽³⁵⁾ o Ministro?—perguntava Fernando de Sousa. Não, sem injúria, o podemos afirmar, por bem intencionado que seja, pois se trata de um ramo de serviços complexos a que tem sido extranho.

—É competente o Director Geral de Transportes Terrestres, só por si para architectar reforma de tal magnitude? Embora seja um técnico inteligente, falta-lhe a imprescindível experiência cujas lições não se improvisam. Não deu ainda ao officio anos bastantes para ter autoridade. Podia cooperar com outros, não, porém dispensou colaboração autorizada por maiores que possam ser as suas aptidões.

—Quem preparou o regulamento geral dos caminhos de ferro do Continente que vai fazer da Fiscalização o Deus ex-máquina de todas as linhas e reduzir as companhias à condição de miseráveis servas de gleba ferroviária.

—Não se sabe, ou antes suspeita-se, para não se dizer que se sabe.

—Nos seus «Essais de Morale et de Critique» escreveu Rénan: os que saem do santuário e declaram guerra ao dogma que serviram, têm nos golpes que vibram segurança de mão que o laico não atinge, um caracter particular de audácia e petulância—a audácia de um familiar.

—Advinha-se no novo regulamento a psicologia do servil de baixa categoria, que fosse despedido e ao qual o acaso de tempos revoltos puzesse nas mãos a vara com que fustigasse o antigo patrão e vexasse achincalhando-o. O estilo é o homem e esse estilo revela-o na gramática de cosineira; no ódio requintado às companhias, no propósito de as deprimir e as achincalhar, na deficiência de cultura, nas artimanhas capciosas.

A que chegamos: a esta inversão total de valores, sendo braço direito de um Director Geral de Transportes um fulano qualquer, senão rei, pelo menos príncipe dos caminhos de ferro portugueses!

—O decreto de 1864 e o decreto de 1918!

—Abreu e Sousa e... sabe Deus quem!

—Duas épocas que assim se definem pelos contrastes.

Tem de se reconhecer que raras vezes a pena de um técnico, que era ao mesmo tempo um escritor e jornalista, podia ferir mais fundo e aniquilar tão exaustivamente um adversário, desde o saber à graça, da referência directa até ao falar da pessoa sem escrever o nome, mas apresentando-o por tal forma, que todos o compreendiam pois o príncipe dos caminhos de ferro portugueses era Sérgio Príncipe.

O combate continuou, ficando destruída a reforma ferroviária, que não resistiu à greve do pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses em Junho de 1918, sendo suspensa pelo decreto com força de lei n.º 4389 de 11 de Junho de 1918.

Foi esta a mais benéfica e importante vitória que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* alcançou em toda a sua existência.

(1) *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*, n.º 10, de 1 de Agosto de 1888, pág. 149.

(2) Idem, n.º 2, de 1 de Abril de 1888, pág. 24.

(3) Idem, n.º 51, de 1 de Fevereiro de 1890, pag. 34 a 36.

(4) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 68, de 16 de Setembro de 1890, pág. 274.

(5) Idem, n.º 82, de 16 de Maio de 1891, págs. 49 a 50.

(6) Idem, n.º 100, de 16 de Fevereiro de 1892, págs. 49 a 50.

(7) Idem, n.º 157, de 1 de Julho de 1894, pág. 214.

(8) Idem, n.º 170, de 16 de Janeiro de 1895, págs. 17 a 18.

(9) Idem, n.º 195, de 1 de Fevereiro de 1896, pag. 33.

(10) Idem, n.º 367, de 1 de Abril de 1903, pag. 87.

(11) Idem, n.º 513, de 1 de Maio de 1909, pag. 129.

(12) Idem, n.º 537, de 1 de Maio de 1910, pag. 129.

(13) Idem, n.º 641, de 1 de Setembro de 1914, pag. 259.

(14) Idem, n.º 649, de 1 de Janeiro de 1915, págs. 3 a 4.

(15) Idem, n.º 742, de 16 de Novembro de 1918, págs. 839 a 840.

(16) Idem, n.º 745, de 1 de Janeiro de 1919, pag. 5.

(17) Idem, n.º 799, de 1 de Abril de 1921, págs. 97 a 99.

(18) Idem, n.º 824, de 16 de Abril de 1922, pag. 85.

(19) Idem, n.º 838, de 16 de Novembro de 1922, pag. 255.

(20) *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*, n.º 5, de 16 de Maio de 1888; e n.º 6, de 1 de Junho de 1888.

(21) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 85, de 1 de Julho de 1891, págs. 197 a 198 e n.ºs seguintes.

(22) *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*, n.º 25 de 16 de Março de 1889, pag. 2; e n.º 28, de 1 de Maio de 1888.

(23) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 81, de 1 de Maio de 1891, págs. 138 a 139.

(24) Idem, n.º 63, de 1 de Agosto de 1890, págs. 225 a 226.

(25) Idem, n.º 113, de 1 de Setembro de 1892, pag. 258.

(26) Idem, n.º 146, de 16 de Janeiro de 1894, págs. 33 a 39.

(27) Idem, suplementos ao n.º 146, de 16 de Janeiro de 1894 e n.º 154, de 16 de Maio de 1894.

(28) Idem, n.º 291, de 1 de Fevereiro de 1900, pag. 34 e seguintes.

(29) Idem, n.º 294, de 16 de Março de 1900, pag. 88.

(30) Idem, n.º 3, de 16 de Agosto de 1900, pag. 241 a 243; e n.º 4 de 1 de Setembro de 1900, págs. 244 a 246.

(31) Idem, n.º 359, de 1 de Dezembro de 1902, págs. 354 a 356.

(32) Idem, n.º 312, de 16 de Dezembro de 1900, págs. 369 a 370.

(33) Idem, n.º 320, de 16 de Abril de 1901, págs. 114 a 116.

(34) Idem, n.º 386, de 16 de Janeiro de 1904, pag. 17 a 20.

(35) Idem, n.º 577, de 1 de Janeiro de 1912, págs. 21 a 23.

(36) Idem, n.º 147, de 16 de Maio de 1918, pag. 148.

RUMO A FRANÇA E À BÉLGICA

Comentários do nosso redactor Caldas Nogueira na radiodifusão francesa

CONFORME noticiámos, o nosso colaborador Prof. Vidal de Caldas Nogueira foi entrevistado na sua passagem por Paris para a emissão portuguesa da Radiodifusão Francesa, emissão que foi transmitida na passada sexta-feira, dia 11, e de que recortámos as seguintes passagens:

—Para os portugueses que ousam sair as fronteiras a caminho de França, Paris é uma verdadeira caixa de surpresas—mesmo uma cidade mistério. E eu não me deixei envelhecer antes de tentar, um bocadinho só, aliviar esse mistério. Vim e já há oito dias que vagueio nas ondas de cosmopolitismo sem igual, que compõem, em ritmo de turbilhão, a orquestra da grande urbe.

Não me aconteceu como Afonso Daudet que, se a memória me não atrainha, ficou sobremaneira perturbado ao deparar com os primeiros aspectos

da velha cidade do espírito. E a Daudet corria-lhe o sangue do génio francês. Eu não fiquei perturbado, mas disse a mim mesmo que Paris é uma mescla de malha indecifrável...

O que falta a Paris engrandece de modo invulgar esta capital. Permita-se-me a explicação do paradoxo. Paris não tem, como Lisboa ou Madrid, no que respeita à paisagem humana—a que eu mais aprecio—aquelas tonalidades de matiz nacionalista, de garrido folclórico. Se não fora a composição monumental, lado a lado deste Sena memorável, dir-se-ia, em face das multidões que deambulam pelas ruas e todos os recintos, que Paris é hoje a Babel da antiguidade. Mas nãoensem os ouvintes portugueses que Paris, imenso de caracteres, se altera ou se adapta aos costumes dos bandos de raças estrangeiras que aqui vêm e se instalam. Muito pelo contrário! E aqui está o que muito me seduz em Paris: vê-se que o estrangeiro sofre a metamorfose do seu espírito. E os seus costumes, os seus gestos, os seus gostos, os seus processos de viver são profundamente alterados na labareda misteriosa desta capital.

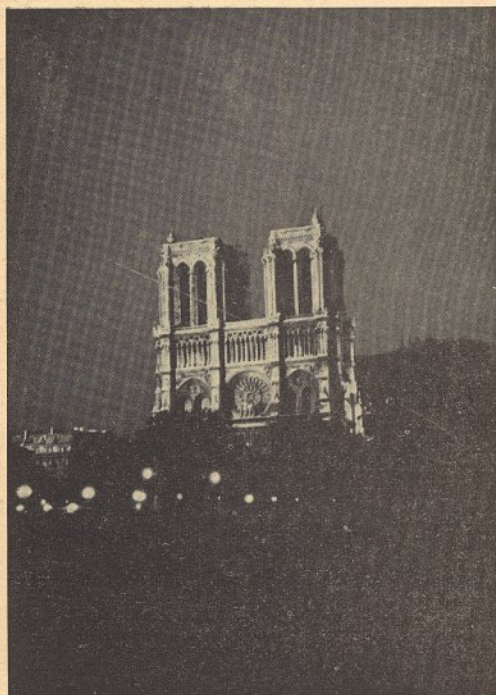
Que fluído emanará de Paris para conseguir tanto e tanto domínio psicológico sobre os estrangeiros que a habitam? Imagine o ouvinte essa resposta.

Nesta altura, o conhecido jornalista e redactor radiofónico Agostinho das Neves pediu a Vidal de Caldas Nogueira que se referisse aos pontos já visitados dentro de Paris:

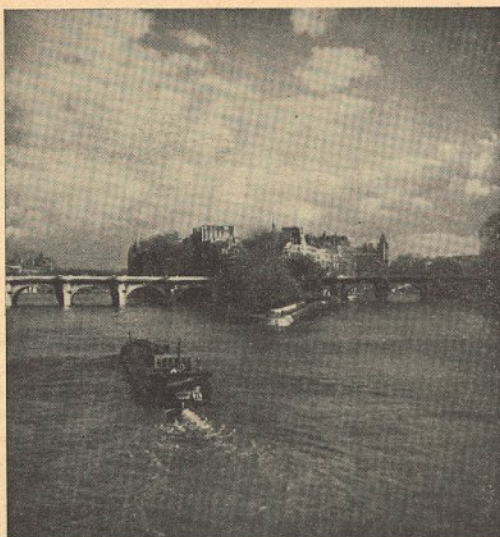
—Muitos têm sido os pontos visitados nesta minha jornada de estudo que vai completar-se na Bélgica. Os monumentos de Paris parece terem o monopólio da grandiosidade. Até me parece que toda a cidade, raiada de Boulevards e Avenidas numa extensão que assusta o olhar, é um Museu. A harmonia arquitectónica dos seus edifícios, todos congêneres, de rocha sólida, sem a altura do betão armado, imprime à cidade um cunho aristocrático onde borbulha a maior das democracias humanas, nos costumes e até na política.

—Surpreza, teve alguma?—indagou o jornalista.

—Sem dúvida. A maior surpresa tive-a em contacto com essa juventude escolar, irreverente, que habita ao redor dos Boulevards de St. Mitchel e St. Germain. A camaradagem máscula de rapazes com raparigas, a igualdade chocante com que uns



PARIS — A Catedral da Nossa Senhora



PARIS — A ponte nova

e outros se vestem, a maneira despreocupada e grotesca com que o fazem, ferem realmente o nosso *modus vivendi* latino. Vê-se que os professores, a quem compete a forja desses cérebros, comunicam com eles e deixam que os caprichos duma corrente existencialista e naturalista vá entorpecendo os homens de amanhã, consentindo que a sua regressão à animalidade seja fatal.

—Como estrangeiro, não deixou por certo de visitar Paris, de noite!

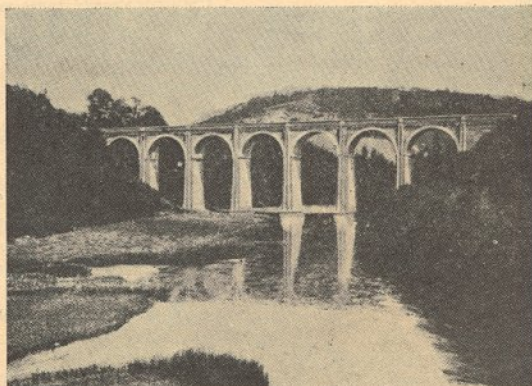
—Paris nocturno! Aqui já não é talvez a população de Paris que constitue o panorama feérico que se estende dos cabarés típicos de Montparnasse

se aos music-halls de Montmartre. O arranjo dos interiores, a figuração cénica, a presença dos artistas são realmente parisienses. Mas a frequência inúmera é produto de um milhão de visitantes que perfazem diariamente a gente flutuante de Paris. Na vida nocturna da cidade há jorros de arte, de luz e de cor. Enquanto uns teimam em que Paris seja apenas *a cidade da luz*, eu diria que o Paris nocturno é *a cidade do champanhe*. Sempre espuma nas taças, sempre uma pontinha de atrevimento nos palcos e sempre uma beleza singular nos cenários.

Por formação costume analisar e comparar as cidades que visito. Pô-las lado a lado com as nossas de Portugal. Há sempre uma cidade estrangeira que tem algo que nos lembra este ou aquele particular dum nosso burgo. Confesso, após ver Paris, a análise não se ajeita à comparação. Paris é em tudo capricho e estranheza. Faltam-lhe, contudo, as nossas sete colinas de Lisboa, a luz branca e jovem da nossa capital, sempre fresca.

Na minha curiosidade de jovem escritor muitos elementos colhi para fundo de novos trabalhos. Estou bem agradecido ao Commissariado do Turismo Francês que, através de Mr. Grasset, seu Director em Lisboa, e de Mr. Leroy, chefe do Serviço de Acolhimento em Paris, me forneceu todos os elementos de que precisei, contribuindo assim mais uma vez para o estreitamento intelectual entre o nosso país e a França.

Finalmente, cabe-me agradecer a Mr. Marcel Dany, chefe da Secção Portuguesa da Radiodifusão Francesa, a honra com que me distinguiu, convidando-me a falar aqui do coração da Europa com os milhões de ouvintes da língua portuguesa.



BÉLGICA — Ponte de uma linha pertencente aos caminhos de ferro nacionais

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

O magnetismo pode agora ser fotografado com o auxílio duma lâmpada electrónica. Uma carga eléctrica faz com que esta lâmpada produza uma onda azul, a qual, se estiver junto de um imã seguirá as linhas de força deste e produzirá uma imagem triangular do campo magnético. A imagem é depois facilmente fotografada.

(da revista *Culture Humaine*—Paris)

Foram encontradas, em ruínas prè históricas dos arredores de Cadix, figurinhas de barro iguais às que foram achadas nas ruínas das cidades Mayas da América Central. É mais um elemento para confirmar a crença na existência da Atlântida, o continente que outrora ligava a Europa à América.

(De *Oeuvres Nouvelles*—Paris)

Numa reunião em Clerken, Inglaterra, presidida pelo célebre artista «Coco», os palhaços decidiram criar uma associação internacional. Cada palhaço profissional terá um bilhete de identidade com duas fotografias, uma em traje de passeio e outra vestido como aparece no circo.

(De *Unicornio*—La Plata)

Cientistas da Universidade de Bonn estão procedendo a experiências sobre um processo de extermínio por meio de ondas sonoras, de todas as bactérias existentes no leite e na água. O método é tècnicamente conhecido por «radiação ultra sónica» e envolve ondas sonoras que não podem ser apercebidas pelo ouvido humano.

(De *Vie Scientifique*—Paris)

Existe em Jutland, na Dinamarca, uma igreja protestante cujas paredes são riscadas por todos os seus membros sempre que estes ali entram. Ninguém soube explicar o motivo de tal costume, até que um cientista de Copenhague, ao remover parte da pintura interior daquele templo, descobriu ali uma imagem de Nossa Senhora, que data desde há mais de 400 anos, quando então aquele país era ainda católico.

(De *Kharbin Kole Vremia*—Kharbin)

Voltaram a funcionar na Holanda as escolas em avião. Os alunos aprendem geografia percorrendo por via aérea as diferentes zonas do país.

(De *Neue Zeitung*—Hamburgo)

Cientistas noruegueses descobriram a origem da interferência que se notava nas comunicações radiofónicas: nuvens gazozas carregadas de electricidade arremessadas do sol para as camadas superiores da atmosfera terrestre, e que fazem desaparecer os sinais radiofónicos durante as tempestades magnéticas.

(Da revista chilena *Atenea*—de Concepcion.

Uma das novidades britânicas são os edificios bancários instalados sobre rodas: Bancos móveis que vão ao encontro dos clientes. Cinco organizações bancárias estão a adoptar estes escritórios ambulantes principalmente nas feiras agro-pecuárias.

(Do semanário *Intentions*—Paris)

O cientista alemão dr. Shemogen, afirmou que a maior gruta que se conhece, em Ibiapaba, no Ceará,—mil metros de comprimento por trinta de largura, e uma cúpula com vinte metros de altura—é obra dos tupis, e sem igual no mundo. Calcula o sábio que a sua construção durou sete ou oito séculos empregando milhões de criaturas.

(Da revista *Table Ronde*—Paris)

O observatório de Greenwich, que há 275 anos se encontra a dez quilómetros de Londres, vai ser transferido. A iluminação e a trepidação do solo prejudicam o observatório.

(De *El Nuevo Diario*—Montevideo)

O capitão de marinha Ransey, que desde os 13 anos andava na vida do mar, tendo navegado em veleiros e vapores em todos os mares experimentado toda a espécie de tempestades, reformou-se ao chegar à idade de 60 anos e foi viver com uma irmã em Sunderland, na Inglaterra. Dois dias depois de ali estar, escorregou na tina de banho e caiu de tal modo que morreu afogado.

(Da revista *España*—Leon)

Um padre protestante acaba de publicar em Copenhague um pequeno código que, segundo ele, deve concorrer para a felicidade conjugal. Entre os preceitos que inclui figura este: «Nenhum homem deve deixar sua mulher sósia em casa, enquanto vai a um desafio de foot-ball».

(De *Settimo Giorno*—Roma)

Os cérebros de 87 por cento dos assassinos considerados loucos emitem ondas de intensidade anormal. Tal a conclusão do dr. Saltford. O mesmo acontece com 70 por cento dos criminosos que matam sem que nenhum motivo aparente justifique o seu acto.

(De *El Estandarte*—Iquitos)

Em 1953 as calças de homem poderão ser lavadas em casa sem que percam o vinco, e mesmo roupas enxarcadas pela chuva não precisarão de ser passadas a ferro, pois então já estará largamente comercializado um novo tecido à prova de amarratamento fabricado com etileniolyocel, derivado do petróleo.

(Do semanário *Capitole*—Paris)

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Maio de 1902)

Bragança e Villa Real

Se houvesse duvidas a respeito da conveniencia da construcção da via ferrea de Mirandella a Bragança, pro longamento da linha de via estreita de Foz Tua a Miran della, tinha-se dissipado o bem elaborado relatório do sr. ministro das obras publicas com que justifica a sua pro posta de lei approvando o contracto provisorio da conces são da construcção e exploração d'essa linha, e tinha-as eliminado a propria discussão na camara dos deputados.

Contra a praxe das nossas assembléas politicas praxe, que leva a opposição parlamentar a achar mau tudo quanto é apresentado ou subscripto pelo governo, o sr. Eduardo Villaça, com a sua auctoridade de homem publico e de enge nheiro, e outros deputados levantaram-se, não para comba ter o projecto, mas para o louvar e applaudir.

Um unico obice poderia oppôr-se a execução do pro jecto — o grande estorvo do augmento da despesa pela ga rantia concedida, embora parcamente, ao empreiteiro con cessionario. Mas esse mesmo obstaculo foi arredado pelo sr. ministro que viu onde estavam os meios proprios para fazer face a essa despesa, encontrando nas sommas do fundo especial de caminhos de ferro, creada por lei anterior, os recursos necessarios, sem preterir as despesas na conti nuação da rede sul e sueste ou na transformação e augmento do material fixo e circulante das linhas do Estado.

Seguro assim de que podíamos satisfazer uma aspira ção tão legitima dos povos de Traz-os-Montes, contribuindo simultaneamente para um mais rapido crescimento das re ceitas ferroviarias que hão de seguramente augmentar com o prolongamento da linha de Tua, não devia legitimamente proceder-se de modo diverso. Vae ser approvado o contracto nas duas camaras, tranquilizando-se as povoações alvoroadas e receosas de que fossem protrahidos ainda durante alguns mezes os seus interesses.

E tão eloquente era a justiça da sua crusa, que ella serviu por ventura de bandeira a cobrir ou proteger a causa d'outra região trasmontana.

Assim se julgou asado o ensejo de envolver na mesma lei que respeita a Bragança uma outra linha, tambem ne cessaria, é verdade, mas bem distincta — a da Regoa a Cha ves.

Sem pretender diminuir a importancia do beneficio que deve advir da construcção d'esta ultima linha, é licito lem brar que a linha de Arganil tambem seria util, mas não teve ainda a vontade energica e a protecção effcaz de uma pessoa sufficientemente influente para se impedir que conti nue aquelle deploravel estado de cousas ou para fazer com que se regularize a situação anomala e excepcional em que se encontram os trabalhos e os capitães empenhados na malograda construcção.

E' verdade que a linha de Chaves vae ser um affluente das linhas do Estado. Não pôde todavia negar-se que a sua construcção com a revogação da anterior concessão repre senta por ventura um sacrificio ao fundo especial, em bene ficio do norte e em prejuizo do complemento das linhas do sul do paiz.

Oxalá o augmento das receitas se accentue por tal fórma que o fundo especial chegue bem para tudo isto.

Uma pequena observação faremos ainda ás bases da lei. Estabelece-se nellas que o raio minimo das curvas seja o de 100^m.

Achamolo excessivo. Quem quer baratear uma cons trução deve preferir a diminuição de raio ao augmento de inclinação de deslises ou rampas.

Cingem-se melhor ao terreno; dispensam os grandes movimentos de terra, as profundas trincheiras e elevados aterros. As obras d'arte ficam-lhe muito menos dispendio sas.

E o trafego não se difficulta, pois que os aperfeiçoa mentos que estão todos os dias a realizar-se no material circulante democratizaram o a tal ponto que se torna pra tica hoje a exploração em linhas de tracção torturado, nas quaes ainda não ha muitos annos seria inutil suppôr sequer numa exploração economica e regular.

Além de que é tempo de se pensar no desenvolvimento que vae tendo noutros paizes o estabelecimento das linhas férreas com tracção electrica, que cada vez mais se amolda á exploração das linhas de interesse local.

Preferiríamos por isso que se deixasse mais livre a acção do governo.

Mas isto é um ligeirissimo senão que não desmerece o bom serviço prestado pelo governo a uma provincia tão pouco afeita aos favores do Estado.

O centenario da locomotiva

Sem caracter de ruidosa solemnidade celebrou-se em Inglaterra o centenario de uma das invenções que mais in fluíram no desenvolvimento da industria moderna.

Numerosos engenheiros, directores de minas e notabili dades em assumptos ferroviarios, assistiram á celebração do centenario da locomotiva, organizado pela municipali dade de Camborne.

Trevithick é considerado o verdadeiro inventor da lo comotiva, pois foi elle o primeiro que concebeu a idéa ge nial de fazer andar o seu vehiculo sobre carris de ferro, executando as suas experiencias no caminho de Camborne Thidy.

A sua machina começou por arrancar uma carga de 10 toneladas e 70 passageiros. Ao cabo de alguns kilome tros, o motor soffreu avaria, mas apesar d'isso pôde a loco motiva chegar ao termo da sua primeira viagem, que comprehendia um trajecto de 20 kilometros aproximadamente.

Com justo orgulho os habitantes de Camborne festeja ram o memoravel centenario.

Valle do Vouga

Varias folhas diarias teem dito que foi assignado em Paris o contracto para a constituição da companhia para construcção e exploração desta linha.

Andaram precipitadas; o contracto, cujas bases estão assentes mas sem fórma definitiva, só poderá realizar-se depois dos engenheiros, que, encarregados pelo grupo fi nanceiro, teem que examinar as linhas de Vizeu a Espinho e Aveiro, terem dado o seu parecer, favoravel como é de esperar.

Antes d'isso nada mais ha, nem pode haver, do que as negociações que foram ha pouco realizadas em Paris por um intelligente engenheiro portuguez interessado na cons trução, ficando assentes as bases a que acima nos referi mos e a vinda a Portugal dos engenheiros, a qual se espera para breve.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral do Fomento

Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação

O «Diário do Governo», n.º 81, III série, de 4 de Abril, publica o seguinte:

Concurso público para o fornecimento de locomotivas «Diesel» de manobras, carruagens mistas de 1.ª e 2.ª classes, carruagens de 3.ª classe, furgões metálicos, automotoras «Diesel», «draisines», vagões fechados tipo «J», vagões abertos de bordas altas, vagões abertos de bordas baixas, vagões de transporte de gados, vagões-cisternas, vagões frigoríficos, vagão-socorro-oficina e vagão-guindaste, destinados ao Caminho de Ferro de Moçamedes

PROGRAMA DE CONCURSO

Artigo 1.º No dia, hora e local designados nos respectivos anúncios, e observando-se em tudo o disposto nas Instruções para a adjudicação de obras públicas e de fornecimentos de materiais nas províncias ultramarinas, aprovadas pela Portaria de 20 de Outubro de 1900, realizar-se-á, perante a comissão para esse fim nomeada, a arrematação em hasta pública, por meio de proposta em carta fechada, do fornecimento de materiais e veículos designados nos anúncios e descritos no caderno de encargos, patente para consulta, nos dias e horas úteis, na Direcção-Geral do Fomento, Praça do Príncipe Real, 13, em Lisboa.

Art. 2.º Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar em Lisboa, no Banco de Angola, à ordem do Ministério do Ultramar, o depósito provisório de 1:250.000\$00, mediante guia passada pela Direcção-Geral do Fomento, até às 15 horas da antevéspera do dia do concurso, ou apresentar uma garantia bancária de igual valor, aceite por S. Ex.ª o Ministro do Ultramar.

Art. 3.º As propostas, devidamente seladas, serão escritas em português, sem rasuras, entrelinhas ou palavras riscadas, nos seguintes termos:

F... (indicar estado, profissão e residência, quando em nome pessoal, ou nome de firma colectiva, claramente designada, e respectivo local da sede) obriga-se ao fornecimento a que se refere o anúncio publicado no *Diário do Governo* n.º 81, 3.ª série, de 4 de Abril de 1952, em conformidade com o caderno de encargos anexo ao respectivo programa, pela quantia de...\$... (por números e por extenso). Data... Assinaturas reconhecidas e residências.

Art. 4.º As propostas devem ser acompanhadas dos seguintes documentos:

a) Procuração bastante, se o concorrente representar outra pessoa ou empresa;

b) Duplicado da guia de depósito efectuado como indica o artigo 2.º deste programa ou a garantia bancária considerada no mesmo artigo;

c) Documento pelo qual se obrigue a fazer o depósito definitivo de 5 por cento do valor da adjudicação ou a apresentar garantia bancária de igual valor, aceite pelo Estado, dentro do prazo de trinta dias, a partir da data em que lhe for comunicada a adjudicação, e a assinar o respectivo contrato dentro do prazo que para isso lhe for marcado;

d) Documentos autênticos em que cada concorrente demonstre possuir capacidade técnica precisa para a execução do fornecimento;

e) Certidão exigida pelo artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 23:226, de 15 de Novembro de 1933, provando não ter o concorrente pendentes nos tribunais portugueses quaisquer acções emergentes de outros contractos de empreitadas ou fornecimentos ou que tenha sido condenado em acção da mesma natureza julgada há menos de 5 anos;

f) Declaração, visada e registada na legação ou consulado do país respectivo, pela qual o concorrente, sendo estrangeiro, desista de quaisquer direitos ou regalias, que nessa qualidade lhe pertençam, renuncie a qualquer foro especial e se submeta, em tudo o que respeita à execução do seu contrato, ao que se acha prescrito na legislação portuguesa em vigor;

g) Se o concorrente for alguma empresa ou sociedade, cópia autêntica ou autenticada da respectiva escrita ou estatutos, com uma tradução oficial em português, devidamente autenticada.

§ único. Todos estes documentos estão sujeitos à lei do selo.

Art. 5.º A proposta de preço formulada em conformidade com o artigo 3.º deste programa será encerrada num sobrescrito com a indicação exterior de: «Proposta de preço», lacrado com sinete bem visível, o qual será, por sua vez, encerrado, juntamente com os outros documentos exigidos no artigo 4.º, num outro sobrescrito, tendo exteriormente a seguinte legenda:

Proposta para o fornecimento de locomotivas *Diesel*, carruagens, furgões, automotoras, *draisines*, vagões abertos e fechados, vagões de transporte de gado, vagões frigoríficos, vagão oficina e vagão-guindaste, conforme anúncio publicado no *Diário do Governo* n.º 81, 3.ª série, de 4 de Abril de 1952, nas condições do respectivo caderno de encargos, e tudo destinado ao Caminho de Ferro de Moçamedes.

Art. 6.º As propostas serão entregues à comissão a que se refere o artigo 1.º, depois de aberta a praça, em seguida à leitura do anúncio, podendo o apresentante ser ou não o próprio concorrente.

§ único. No caso de extravio ou demora na entrega, estas últimas propostas não serão consideradas pela comissão nem sobre elas será admitida qualquer reclamação.

Art. 7.º O concurso será encerrado dez minutos após a sua abertura, salvo quando o número de concorrentes não permita a recepção de todas as propostas naquele período de tempo.

Art. 8.º Aos concorrentes é facultado pedir quaisquer esclarecimentos antes de se iniciar a entrega das propostas.

Art. 9.º Toda a proposta que não estiver formulada nos termos indicados neste programa de concurso ou a que tiver algum documento que não esteja na forma da lei, será considerada nula e de nenhum efeito, ficando, todavia, junto ao processo do concurso no estado em que tiver sido apresentada.

Art. 10.º Não haverá licitação verbal.

Art. 11.º Aos concorrentes cujas propostas não tenham sido admitidas será autorizado o levantamento dos respectivos depósitos provisórios quando requerido. Os concorrentes cujas propostas forem admitidas só poderão fazer o referido levantamento depois de o Ministério do Ultramar ter julgado o processo do concurso.

Art. 12.º Os concorrentes admitidos ao concurso obrigam-se a prestar, dentro do prazo que for fixado, todos os esclarecimentos necessários à perfeita e justa apreciação das suas propostas pela comissão que for encarregada de as apreciar.

Art. 13.º O Ministério do Ultramar reserva-se o direito de não fazer a adjudicação se assim o entender, de adjudicar somente a parte do material que entenda, ou de preferir (mesmo que não seja a de mais baixo preço) a proposta que mais convenha aos interesses do Estado e que lhe dê melhores garantias técnicas.

Art. 14.º O concorrente cuja proposta for preferida terá de fazer no Banco de Angola, no prazo máximo de 30 dias, a contar da data em que lhe for comunicada a adjudicação, o depósito definitivo de 5 por cento do valor da adjudicação, à ordem do Ministério do Ultramar, mediante guia passada pela Direcção-Geral do Fomento. Não efectuando o depósito indicado, perderá o depósito provisório, que reverterá a favor das receitas do Estado, e a adjudicação poderá ser feita livremente a outro concorrente, se assim convier ao interesse público.

§ único. Este depósito poderá ser substituído por garantia bancária nos termos da lei.

Art. 15.º O adjudicatário que depois de avisado para assinar o contrato o não fizer no prazo que lhe for indicado perderá os depósitos efectuados, os quais reverterão a favor das receitas do Estado.

Art. 16.º O concorrente que tenha efectuado o depósito provisório e não apresente proposta perderá o direito ao depósito, que reverterá a favor das receitas do Estado, salvo caso de força maior devidamente comprovado e como tal considerado e aceite por despacho ministerial, dado em requerimento do interessado que apresente no prazo de oito dias, a contar da data da abertura das propostas.

Art. 17.º O adjudicatário é obrigado a fornecer todos os selos que por lei sejam exigidos e a satisfazer todas as despesas, legalmente fixadas, resultantes da organização do contrato.

Art. 18.º Em todos os actos deste concurso serão observados os preceitos da Portaria Régia de 20 de Outubro de 1900 e outras disposições regulamentares na parte que lhe for aplicável.

Art. 19.º Para todos os efeitos legais, faz parte integrante deste programa o caderno de encargos do presente concurso.

Direcção-Geral do Fomento, 25 de Março de 1952 - O Director-Geral, Interino, *Eugénio Sanches da Gama*, inspector superior.

CADERNO DE ENCARGOS

1) Condições Gerais

Art. 1.º *Objecto do caderno de encargos.*—O presente caderno de encargos tem por objecto o fornecimento do material circulante para o Caminho de Ferro de Moçâmedes, assim discriminado:

a) Duas locomotivas *Diesel*, com o peso aderente de 30 toneladas, para manobras;

b) Quatro carruagens mistas de 1.ª e 2.ª classes, construção metálica, para quinze lugares de 1.ª classe e vinte e quatro lugares de 2.ª classe;

c) Dez carruagens de 3.ª classe, construção metálica, para cerca de oitenta lugares;

d) Oito furgões metálicos, com acomodação para passageiros e sendo dois com compartimento para o serviço de correios;

e) Três automotoras *Diesel* para doze lugares de 1.ª classe e vinte e quatro lugares de 2.ª classe, com ar condicionado;

f) Oitenta vagões fechados tipo *J*, para 20 toneladas de carga;

g) Trinta vagões abertos, de bordas altas, tipo *O*, para 20 toneladas de carga;

h) Trinta vagões abertos, de bordas baixas, tipo *L*, para 20 toneladas de carga;

i) Dezasseis vagões para o transporte de gado, com a capacidade para cerca de vinte cabeças;

j) três vagões frigoríficos para 20 toneladas de carga;

l) Seis vagões-cisternas, com a capacidade de 20.000 litros, para transporte de água;

m) Um vagão-socorro-oficina;

n) Um vagão guindaste, com a força de 50 toneladas;

o) Duas *draisines* de nove lugares cada.

§ único. O Estado reserva-se o direito de adjudicar em conjunto todo o material ou apenas somente aquele que entender, ou ainda não adjudicar nenhum, se isso convier aos seus interesses.

Art. 2.º *Bitola da via.*—A bitola da via é de 1^m,067, medida entre as faces internas da cabeça dos carris.

Art. 3.º *Forma e dimensões do material.*—A forma e dimensões do material serão indicadas pelo fornecedor, respeitando, porém, o *gabarit* de via junto, e atendendo a que o raio mínimo de curvas é de 100 metros e o material de via tem o peso de 30 quilogramas por metro.

A altura da cabeça do carril ao eixo dos engates deverá ser também de 856 milímetros.

Art. 4.º *Desenhos.*—O concorrente entregará, com a sua proposta, uma colecção de desenhos do material que se propõe fornecer, obedecendo às seguintes condições:

a) Serão suficientemente pormenorizados para que se possa verificar a vantagem da aquisição;

b) As designações serão, de preferência, em português, embora se aceitem também em francês ou inglês;

c) Todas as medidas serão indicadas no sistema métrico decimal.

Art. 5.º *Especificações.*—Todo o material deverá obedecer às condições técnicas dos caminhos de ferro do país de origem quando outras não estejam especialmente indicadas neste caderno de encargos.

Art. 6.º *Fiscalização do fabrico.*—A Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola, que passará a ser designada simplesmente por «Direcção», reserva-se o direito de fiscalizar o fabrico de todo o material a que se refere o presente caderno de encargos. Para esse fim, o fiscal da Direcção terá entrada livre, a qualquer hora do dia ou da noite, em todas as oficinas de fabricação.

As suas reclamações ou observações deverão ser dirigidas ao director da fábrica.

Art. 7.º *Verificação e provas.*—O material só será aceite e embarcado depois de feitas as verificações e provas na fábrica estabelecidas nas condições especiais do presente caderno de encargos ou outras julgadas necessárias pela Direcção.

As despesas a que derem lugar as provas e verificações serão de conta do fornecedor.

Art. 8.º *Entrega e recepção provisória.*—A entrega do material será feita, depois de montado sobre carris, em Moçâmedes, sendo em seguida feitas as provas previstas nas condições especiais, finda as quais se procederá à recepção provisória, da qual se lavrará o competente auto, que terá aprovação superior.

Ao acto de recepção poderá assistir, se o desejar, um delegado do fornecedor, que assinará o respectivo auto.

§ único. As despesas de alfândega e de cais, em Moçâmedes, serão de conta da Direcção.

Art. 9.º *Prazo de garantia.*—O adjudicatário será responsável, durante o prazo de um ano, a contar da data da recepção provisória, por todo o material, quanto a defeitos de fabricos, montagem ou má qualidade dos materiais empregados, obrigando-se a substituir, à sua custa, aquele que não for julgado em boas condições, exceptuando-se os desgastes que forem considerados normais.

Art. 10.º *Recepção definitiva.*—A recepção definitiva far-se-á decorrido que seja o prazo de garantia se todo o material se encontrar em boas condições. Para o material em que se verificarem os defeitos previstos no artigo anterior, a recepção definitiva só será feita depois de eliminados esses mesmos defeitos.

Art. 11.º *Rejeição.*—Todo o material que se verifique não ser de boa qualidade, não estar em conformidade com os respectivos desenhos e outras condições deste caderno de encargos será rejeitado, sem que, por este facto, o fornecedor tenha direito a qualquer indemnização.

Art. 12.º *Preços.*—Os preços serão referidos ao material montado sobre carris em Moçâmedes, sem mais encargos para o Estado, além dos direitos aduaneiros e despesas de cais, e deverão indicar, discriminadamente:

- a) Preço F. O. B. no porto de origem;
- b) Preço do frete e seguro;
- c) Preço de qualquer outro encargo.

Art. 13.º *Prazo do fornecimento.*—O fornecimento será feito em lotes sucessivos ou de uma só vez, nas datas a fixar no contrato. O prazo de entrega será indicado pelo fornecedor na sua proposta.

Art. 14.º *Indemnização por demora na entrega.*—Se o fornecedor não fizer a entrega do material no prazo fixado, ser-lhe-á aplicada uma multa de 1 por dez mil do valor do material em falta por cada dia de demora. Se esta, porém, for além de cento e vinte dias, a Direcção poderá, se o julgar conveniente, rescindir o contrato, sem direito a qualquer indemnização por parte do fornecedor. As quantias retidas, o depósito de garantia e o saldo das garantias bancárias ficarão pertencendo ao Estado Português.

A importância das multas descontar-se-á nos primeiros pagamentos que se seguirem à sua aplicação.

Art. 15.º *Pagamentos.* O pagamento do fornecimento será efectuado do modo seguinte:

30 por cento depois da comunicação do visto do Tribunal de Contas, contra garantia bancária de igual valor, válida até à entrega dos documentos de embarque, desde que se tenha cumprido o disposto no artigo 7.º. A garantia deverá ser aceite pelo Estado.

30 por cento contra entrega de documentos de embarque.

30 por cento depois de aprovado o auto de recepção provisória, mas nunca além de trinta dias da data da recepção provisória:

10 por cento depois de aprovado o auto de recepção definitiva, conjuntamente com o depósito de garantia.

§ único. O último pagamento de 10 por cento e o depósito de garantia poderão ser entregues proporcionalmente ao material que for recebido definitivamente, se no auto de recepção definitiva não for julgado capaz todo o material.

Art. 16.º *Embalagens.*—O fornecedor deverá ter especial cuidado nas embalagens do material, que serão à sua custa.

Art. 17.º *Consignação do material.*—O material será todo consignado ao Governo-Geral de Angola.

Art. 18.º *Preferências.*—Haverá especial atenção para as propostas que garantam preços firmes ou limites

máximos de variação de preço. Será ainda de considerar o menor prazo de entrega.

O transporte do material deverá ser feito em navios portugueses, se os fretes não forem superiores aos dos navios estrangeiros. No caso de não ser possível o embarque em navios portugueses, o Estado poderá autorizar o transporte em outros quaisquer.

Art. 19.º *Jurisdicção.*—As divergências que surgirem entre as partes sobre a execução do fornecimento, ou como consequência deste, serão resolvidas, de preferência, de comum acordo, e, em caso de divergência, serão resolvidas, em Luanda, por dois árbitros, sendo um nomeado pelo Governo-Geral de Angola e outro pelo fornecedor, e ainda um terceiro, para desempate, pelo competente juiz de direito da comarca de Luanda.

Das decisões destes árbitros não haverá recurso.

II) Condições especiais

A) Automotoras

Art. 20. *Tipo de automotora.*—As automotoras, para circular na via de bitola 1m,067, serão de estrutura e caixa metálica leve, com isolamento próprio para o clima tropical, dividida em compartimentos de forma a acomodar, sentados, doze passageiros de 1.ª classe e vinte e quatro passageiros de 2.ª classe, espaço para bagagem e dois sanitários, servindo um à 1.ª classe e outro à 2.ª, devidamente providos de água corrente.

Será movida por um motor a óleos pesados de potência adequada para o perfil de linha entre Moçâmedes e Sá da Bandeira, que se junta. O comando será localizado em compartimento fechado em um dos topos, tendo ao lado um outro lugar para mais um agente, terá engates, na frente e à retaguarda, por forma a poder engatar a qualquer composição.

A transmissão às rodas motoras será hidromecânica.

O veículo deverá livremente inscrever-se em curvas, com o raio mínimo de 100 metros, e desenvolver, em pata-ma a velocidade de 80 quilómetros por hora, devendo manter a velocidade de 50 quilómetros por hora em rampas de 28 por cento.

As rodas poderão ser pneumáticas ou com cintas de aço maço amovíveis.

O veículo será dotado de iluminação eléctrica e de todo o conforto moderno para o bem estar dos passageiros, incluindo ar condicionado.

Haverá em todas as janelas exteriores protecção de rede contra mosquitos, protecção essa que será amovível.

Art. 21.º *Pintura.*—Sobre as demãos de tinta de aparelho e de protecção que o construtor tiver por conveniente levará as camadas finais de tinta nitrocelulósica ou equivalente, de cor branca, devidamente polida.

As marcas, letreiros e numeração serão indicados oportunamente.

Conclui no próximo número

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 «Rosa Brava»
EDEN — Às 21,30 — «Uma carta ao amanhecer»
OLIMPIA — Às 14,30 e Às 21 — «Nas garras dum criminoso» e «Rivais em fúria»

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais

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

CEL

é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

Recortes sem comentários

A biblioteca de Brito Camacho vendida em leilão?

Conforme um anúncio do Tribunal Judicial de Beja, que se publica noutra página da nossa edição de hoje, vai ser vendida, em leilão, uma biblioteca de cerca de mil livros que pertenceu ao ilustre escritor sul alentejano Manuel de Brito Camacho.

A notícia impõe-se à ponderação de quem se interessa pela defesa e conservação dos valores do nosso património artístico e cultural.

Esta biblioteca de Brito Camacho contém, certamente, volumes de enorme valia, alguns constituindo preciosos elementos de estudo sobre a personalidade do vigoroso escritor, que a nossa província justamente se orgulha de ter como filho.

Não se poderá evitar o iminente desbarato do que foi a biblioteca de Brito Camacho?

E não se justificaria uma intervenção oficial com esse louvável objectivo?

(Do *Diário do Alentejo*)

Ainda a última guerra

O Ministro da Justiça da França, Léon Martineau De plat, anunciou hoje que 10.500 pessoas foram executadas em França por terem colaborado com os alemães durante a ocupação.

O Ministro deu os seguintes números: condenados à morte pelos tribunais 2.853; executados 767, tendo os restantes sido beneficiados da comutação de pena. Condenados à morte por tribunais militares, 179; executados 79. Execuções sumárias, sem julgamento legal, pelos membros da resistência, 8.348 (5.234 foram executados durante a ocupação e 3.114 depois da libertação, mas antes de os tribunais franceses terem sido restabelecidos). Foram executados por decisão de comissões departamentais não legais no momento da libertação, 1.325 pessoas. Foram condenadas a várias penas a prisão pelos tribunais desde a libertação, 38.266 pessoas, das quais 2.400 ainda se encontram na prisão.

O Ministro disse que 30 % dos antigos colaboracionistas que ainda se encontram na prisão, tinham outras acusações criminais.

(Dos *Jornais*)

Em 13 de Março, foi colocada num altar da Igreja dos diplomatas estrangeiros em Moscovo uma imagem de Nossa Senhora de Fátima

Anuncia-se que, no dia 13 de Março, em Moscovo, na igreja dos diplomatas estrangeiros, foi colocada num altar, a imagem de Nossa Senhora da Fátima. A imagem, formosíssima, é uma réplica da bem conhecida virgem peregrina, que já deu a volta ao Mundo. Só nos fins de Fevereiro conseguiu entrar na Rússia, trazida de Portugal pelo rev.^o Arthur Brassard, da Ordem de Nossa Senhora da Assunção, quando este sacerdote foi eleito capelão da igreja dos diplomatas residentes em Moscovo.

Com a igreja repleta de diplomatas e pessoas de suas famílias, Nossa Senhora da Fátima foi levada processionalmente e, depois, colocada no santuário. O rev.^o Brassard cantou o hino em honra da Virgem, esecutado por uma multidão de crentes, profundamente comovidos. Resplandecente na sua glória, com um sorriso de alegria, a Virgem fez a sua entrada na Rússia. A santa imagem foi benzida em Portugal pelo bispo de Leiria, em 13 de Outubro de 1947, no Santuário da Fátima.

(De *O Barcelense*)

Um «raio da morte» permitirá que o maquinista de um comboio faça parar um automóvel à distância

As vias férreas ocidentais alemãs estão a fazer experiências com um «raio da morte» electrónico, destinado a permitir a maquinistas pararem automóveis e evitarem acidentes, em 20 mil passagens de nível sem guardas.

Afirma-se que o aparelho, inventado por um mecânico de Kiel, permite ao maquinista transmitir impulsos eléctricos que são captados por um mecanismo no automóvel e acendem uma luz de advertência no quadro do automobilista. Um segundo sinal produz um som agudo e se for necessário, o maquinista pode cortar a ligação ao automóvel e paralisá-lo.

Perderam-se mais de 100 vidas, no ano passado, em desastres em passagens de nível.

(Dos *Jornais*)

Documento português vendido em França

No conhecido salão de vendas da Rua Drouot foi adjudicado por 1.105.000 francos um precioso documento de D. Manuel I de Portugal, sobre o descobrimento do Brasil. A obra—de que só existem mais dois exemplares, um em Sevilha e outro em Veneza—está ricamente encadernada e tem no verso da última folha uma nota autografada de Fernando Colombo, filho natural de Cristóvão Colombo, a quem pertenceu. O documento, que fazia parte do espólio do livreiro Chadenat, morto em 1940, foi comprado por um grande livreiro de Paris.

Possivelmente trata-se dum dos 3 únicos exemplares da edição deste documento em italiano, impressa em Roma, em 1505 por João Besicknen e traduzida para português por Prospero Paragalo (editada em Lisboa em 1893 pela Academia Real das Ciências).

(De Boa Nova)

O tríptico passado aos viajantes em Espanha

A partir de 1 de Maio será suprimido o tríptico até agora passado aos estrangeiros à entrada em Espanha e de cidade para cidade, bastando, para percorrer o território nacional, o passaporte com os vistos dos Consulados espanhóis nos pontos de partida.

(Dos Jornais)

Vitima do dever profissional

Morreu em serviço o locutor da Rádio brasileira Francisco da Silva Ramos, vítima da sua dedicação profissional.

Ao fazer o comentário de uma prova de natação—a travessia da Baía de São Vicente, no porto de Santos—meteu-se à água para seguir melhor as peripécias da corrida. O fio do microfone tinha um pedaço sem isolamento. Quando o locutor ergueu o microfone, para falar, morreu electrocutado, em virtude de um curto-circuito.

(Dos Jornais)

Já se encontra à venda a
NOVA EDIÇÃO DO 2.º VOLUME DO

Manual do Viajante em Portugal

MUITO ACTUALIZADO

Pedidos a esta Redacção

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.^{DA}

CASA FUNDADA EM 1865

Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em

PRAIA DO RIBATEJO — GAIXARIAS — PANFILHOSA DO BOTO E CARREIRO

EXPORTADORES DE MADEIRAS — PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES

Est. Telef. — Thocruzilhos — Telef. n.º 4 — Praia do Ribatejo

Escritório em Lisboa — 4, LARGO DE STEPHENS, 5

End. Tel. — Snadek — Telefone n.º 21868

Os nossos mortos

MAJOR TEÓFILO LEAL DE FARIA

A morte acaba de arrebatrar um dos bravos combatentes do C. E. P., o major Teófilo Leal de Faria, que fez parte do Batalhão dos Caminhos de Ferro na primeira guerra mundial e se distinguiu como soldado e engenheiro durante o tempo em que a sua unidade permaneceu em Terras de França e tão grande prestígio conquistou para o exército português.

O eng.º Teófilo Leal de Faria, depois de ter cumprido nobremente o seu dever e servido o País com o entusiasmo e a dedicação, de que era capaz e pelo que mereceu honrosas candecorações, reformou-se no posto de major e passou à actividade civil, em que igualmente se distinguiu pela sua competência e qualidades de carácter. À data da sua morte, exercia, entre outras, as funções de presidente do Conselho de Administração das Companhias Reunidas Gás e Electricidade, de administrador-delegado da Companhia Cimento Tejo, e de presidente do Conselho Geral de Cimentos e da Federação das Caixas de Previdência. Era natural do Porto, contava 64 anos e era casado com a sr.ª D. Odete Ribeiro Leal Faria e pai dos srs. eng.ºs Leonardo e João Ribeiro Leal de Faria e sogro dos srs. eng.ºs Francisco de Melo Aguiar e Artur Bonnevill Franco, aos quais apresentamos condolências.

Paz à sua alma.

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

JAMES RAWES & C.º, L.^{TD}

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

E. PINTO BASTO & C.ª, L.^{DA}

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

PREPARE-SE V. EX.ª PARA COMBATER O FRIO COMPRANDO:

CARPETES, TAPÊTES, PASSADEIRAS E ALCATIFAS NA
SOCIEDADE DE TAPEÇARIAS, LDA.

onde encontrará um sortido completo de qualidades nacionais e estrangeiras, para todas as preferências e para todos os preços

Rua Augusta n.º 126-130

Tel. 26669

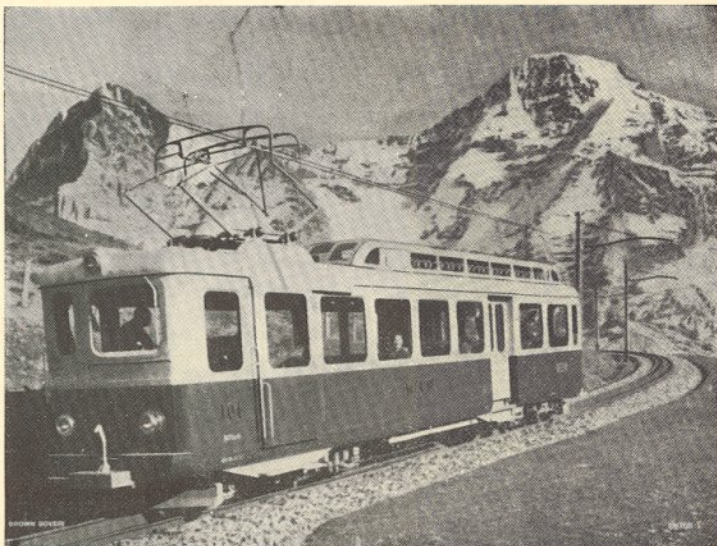
Dínamos, motores, alternadores e transformadores

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.^{ie} — Baden (Suíça)

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

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



Homens de negócios

Depois de um dia inteiro de trabalho, uma chávena de Ovomaltine faz desaparecer a fadiga e proporciona um bem-estar grande, porque fornece ao organismo os elementos nutritivos que ele facilmente assimila, fazendo recuperar as forças dispendidas.



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: 2 6317

L I S B O A

P O R T U G A L

TOSSE?

