

DEPÓSITO LEGAL
4.º de 54.º ano
JAN 1944 55

Lisboa, 16 de Dezembro de 1943

Número 1344

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

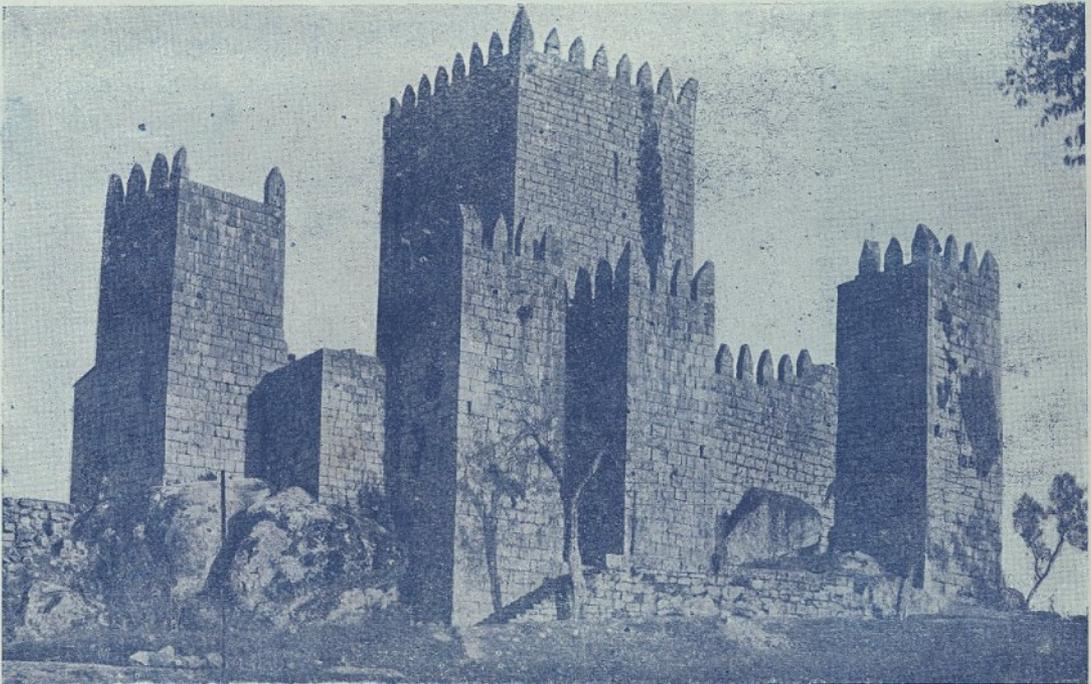
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da "Gazeta dos Caminhos de Ferro",
5, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



CASTELO DE GUIMARÃIS

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 — Telefones: P B X 2 0158; Direcção 2 752

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

Delegado no Pórtó: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

1344



16 — DEZEMBRO — 1943



ANO LIV

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

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

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$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-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO:

MIGUEL COELHO
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

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

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Uma rua característica da cidade de Évora.	579
General Raul Esteves	581
Arsenal do Alfeite — Relatório e Contas de 1942	582
Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela	584
Há 50 anos	584
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	585
Notas da Quinzena	586
«Gazeta dos Caminhos de Ferro» — Número especial.	586
Vida Ferroviária	587
Linha férrea Lisboa-Cascais-Sintra	587
Linhas Estrangeiras	588
Repositório de assuntos referentes a Teatro e Cinema, por <i>Miguel Coelho.</i>	590
Parte oficial	590



Uma rua característica da cidade de Évora

General Raúl Esteves

NO dia 8 do corrente, passou à situação de reserva, em virtude de haver atingido o limite da idade, o nosso ilustre e querido amigo, sr. general Raúl Esteves. Sempre que, nestas colunas, escrevemos o seu nome prestigioso, não nos limitamos a homenagear apenas o ferroviário, a quem a C. P. deve assinalados serviços, nem o nosso colaborador, nem ainda, após o falecimento do nosso saudável director Engenheiro José Fernando de Souza, um dos membros do Conselho Directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Figura das mais distintas e mais nobres do Exército, recordamos também, ao escrever ou ao pronunciar o seu nome, o comandante da antiga Companhia de Sapadores de Caminhos de Ferro, que, em Cascais, passou a Batalhão para seguir para a Flandres, onde nos batemos, durante a guerra de 1914 a 1918.

Há homens que nasceram para mandar e outros para obedecer. Mas mandar, com a consciência plena dos seus deveres, não só para com o grupo que permanece às suas ordens, mas também para com a colectividade a que pertence, é também uma maneira de servir. É por isso que mandar é uma arte difícil — porque, afinal, o seu objectivo é e deve ser sempre servir. E o sr. General Raúl Esteves — o antigo comandante do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que tanto se distinguiu na França, erguendo com heroísmo e dignidade a bandeira de Portugal, é dos portugueses ilustres que, tendo sido fadados para mandar, vem servindo, exemplarmente, a Pátria e os seus mais nobres interesses. E de tal modo a serviu, na Guerra, e de tal modo a vem servindo, na Paz, que nos soldados, que comandou na Flandres, como nos ferroviários, seus subordinados, só amigos dedicados encontrou e encontra, que não só o respeitaram e admiraram, como ainda hoje o admiram e amam, muitos d'elles, se não todos, vendo n'ele, a par do chefe, o amigo e o pai que aconselha.

Alma heróica e de boa t'emp'era, elle soube fazer

de todos os componentes do seu glorioso Batalhão uma grande Família, uma Família unida, como não há exemplo de outra, pois os seus sobreviventes, que são muitos, reúnem-se todos os anos, no primeiro domingo do mês de Maio, em banquete de confraternização, a que o ilustre português vem presidindo. Festa enternecedora é essa e única em todo o país. Homens de todas as categorias sociais, sentam-se, indistintamente, à sua volta, não como superiores, uns, e subordinados, outros, mas como irmãos que se estimam e respeitam.

Ninguém esqueceu, por certo, que a unidade que o sr. general, então, capitão, comandou na Flandres foi condecorada com a Ordem Militar da Torre e Espada, que quasi todos os officiaes receberam «Cruzes de Guerra» e que o comandante foi distinguido com a comenda da Torre e Espada, de Valôr, Lealdade e Mérito, com palma, a Cruz de Guerra de 1.ª classe, a «Military Cross», a Legião de Honra e a Cruz de Guerra Francesa, com palma, uma das três concedidas a officiaes portuguezes.

Na C. P., como membro ilustre do Conselho de Administração, tem sido notável também a sua acção, não só no que respeita propriamente aos caminhos de ferro mas também no que se refere à vida e aos interesses dos ferroviários.

Figura eminente do país, e ainda, por felicidade, ma plena posse de um excepcional vigor fisico e das suas notáveis faculdades mentais, desejamos-lhe, sinceramente, longa vida para que continue, como até agora, a zelar pelos interesses superiores da C. P. e, implicitamente, do país.

Ao escrever estas palavras acima, não interpretamos apenas um sentimento de cortezia — falamos, a bem dizer, em nome de todos os ferroviários e dos antigos combatentes do seu Batalhão.



General Raúl Esteves

José B. Mendes

Arsenal do Alfeite

Relatório e contas do ano de 1942

ESTÁ publicado o Relatório e Contas do ano de 1942 do Arsenal do Alfeite. Na «Introdução» lemos o seguinte:

«Foi grande a actividade desenvolvida durante os quatro anos de existência do Arsenal do Alfeite e se o esforço dispendido não correspondeu exactamente ao rendimento que em teoria seria lícito obter da organização, o facto deve-se às dificuldades criadas pela guerra que absorveram boa parte desse esforço».

E poucas linhas mais abaixo escreve-se:

«Para um meio de limitadas possibilidades industriais como é o nosso e num momento de crise mundial, como o actual, só a construção e completo apetrechamento dum navio petroleiro, acompanhado da conservação e reparação dos navios de guerra, representa a vitória duma série de problemas fora do comum. Todavia, se as providências que superiormente foram tomadas em relação ao abastecimento da nossa indústria não surtirem efeito, o ano de 1943 iniciará para nós uma crise cujas conseqüências serão difíceis de prever, mas que imediatamente se traduzirá num abaixamento de trabalho nas construções novas — quando não na sua paralização total — e numa redução apreciável no rendimento das reparações. Temos fé, porém, que essa situação se não chegue a manifestar, continuando o ritmo de produção a manter-se, pelo menos, ao nível até hoje conseguido».

A páginas 7 do «Relatório» refere-se que a Espanha, após a vitória do movimento nacionalista, não só caminhou no mesmo sentido em que o Governo orientou a criação do Arsenal do Alfeite, como ainda foi mais longe na concepção do que

devia ser a Administração dos seus Arsenais de Marinha, no conjunto da sua renovação económica. E esse mesmo «Relatório» informa-nos de que, nessa ordem de idéias, tendo-se criado com carácter transitório, por lei de 2 de Setembro de 1939, o Conselho Coordenador das Construções Navais Militares, esse mesmo Conselho chegou à conclusão de que convinha organizar em sua substituição uma empresa autónoma do Estado. E, de facto, dois anos depois, pela lei de 25 de Setembro de 1941, constituiu-se o Conselho Nacional da Indústria, que tinha, entre outros objectivos, a finalidade de fomentar novas indústrias ou dar vida às existentes, principalmente às que se relacionassem com a defesa nacional ou autarquia económica do país».

Foi dentro desses princípios — continua a informar-nos o «Relatório» — que por lei de 11 de Maio de 1942 se deu existência ao novo estatuto das Construções Navais Espanholas que, afinal, não é mais do que a constituição duma Sociedade Anónima com o capital fornecido integralmente pelo Estado, com a faculdade de ceder parte d'ele a entidades espanholas, mantendo, no entanto, sempre a maioria do capital. E essa Empresa não só tomará conta da exploração dos Arsenais de Marinha de Guerra mas também executará os programas navais e respectivos trabalhos complementares, entre os quais figuram os de construção civil e hidráulicos. No diploma que criou o novo organismo, tudo ficou previsto, desde as fórmulas a adoptar na passagem das instalações do Estado para a Empresa, até à fiscalização das encomendas e seu pagamento.

E, a propósito, o Relatório faz esta observação:

«Podemos dizer, por conseguinte, que a tendência moderna das nações da Península, pelo menos, é a de seguir os métodos das actividades particulares, na administração dos organismos industriais do Estado».

E os ilustres signatários do notável Relatório em questão, guiados por sua observação e experiência, chegam a esta conclusão e a este alvitre:

«Pessoalmente não temos dúvidas que é este o melhor método para se obter uma administração mais económica e de mais favorável rendimento industrial.

Bom seria que Portugal estabelecesse também um programa de renovação da sua marinha mercante, de maneira a poder estudar-se convenientemente quais as possibilidades da colaboração dos estaleiros navais portugueses nessa importante e vasta obra, bem como das outras actividades industriais que concorrem igualmente para o completo acabamento dum navio.»

E, a seguir, o digno Conselho de Administração, acentua:

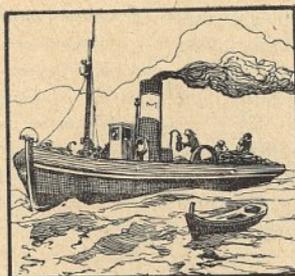
«Não é no seu interesse directo que fala o Arsenal do Alfeite, porquanto o programa superior-

mente previsto para ser executado nas suas oficinas e carreiras é suficiente para manter um bom regime de produção durante alguns anos, desde que não falte a matéria prima. É, pois, num interesse mais elevado: o da economia geral da Nação».

Alem da «Introdução», de que extraimos o alvitre acima, o Relatório divide-se em quatro capítulos. No primeiro — Actividade técnica — mencionam-se as novas construcções a que se procedeu, as reparações que se fizeram e o apetrechamento com que se melhoraram as oficinas do Arsenal. No segundo capítulo — Actividade fabril — relatam-se quais foram os novos navios construidos, as reparações e beneficiações feitas e dedicam-se algumas páginas ao problema dos transportes — que é um problema capital. O capítulo terceiro é occupado com a actividade do Armazem de Abastecimentos, e o quarto e último refere-se à actividade administrativa.

Numerosos mapas e várias gravuras contribuem para termos do valor e da actividade do Arsenal do Alfeite uma idéia mais completa.

Ao ilustre Conselho de Administração do Arsenal os nossos agradecimentos pela oferta do Relatório.



LINHAS COLONIAISCompanhia dos Caminhos
de Ferro de Benguela**As receitas e despesas de 1942**

Foi publicado o Relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, referente ao ano de 1942. Por esse documento, chega-se ao conhecimento de que, naquêlo ano, aumentaram as receitas da exploração da linha, apesar de terem sido superiores às da gerência anterior as despesas de administração.

O saldo, todavia, acusa mais de 43.420 contos.

As receitas produziram 45.012.640\$52, mais 4.684.047\$10 do que em 1941. Esse aumento foi atribuído ao tráfego de passageiros que totalizou 647.093\$64 e de mercadorias, em grande e pequena velocidade, com rendimento acusado em 4.359.815\$34. As receitas diversas deram 322.362\$38.

As despesas, chamadas «ordinárias», foram de 27.124.984\$72, mais escudos 2.862.467\$62 do que em 1941. O «fundo de renovações» foi fixado em 7.150 contos.

Os trabalhos executados em 1942 custaram 687.345\$04.

Depois dos indispensáveis estudos deu-se começo à construção da variante do Lengue, destinada a substituir o actual troço de cramalheira entre as estações de Lengue e S. Pedro, obra que muito aproveitará a exploração, por tornar desnecessárias as locomotivas de tipo especial agora usadas, dispensando o depósito de S. Pedro e o correspondente pessoal, o que se traduzirá no futuro em sensível economia.

O sr. John George Taylor foi escolhido para, provisoriamente, preencher uma vaga no conselho de administração; os srs. Robert Ednie e D. António de Sá Lavradio preencheram as vagas do conselho fiscal.

No parecer do conselho fiscal chama-se a atenção para o facto da administração da Companhia «ter sabido, por forma dedicada e inteligente, elevar apreciavelmente as receitas, apesar das circunstâncias anormais; há neste aspecto que elogiar não só as medidas de ordem administrativa no sentido de intensificar o tráfego, mas também de ordem técnica, tornando possível e regular a exploração do caminho de ferro, apesar da falta de materiais e sobressalentes.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Dezembro de 1893)

Linhas portuguesas

Beira-Africa — Notícias chegadas pelo último vapor, dizem que o caminho de ferro está construído n'uma extensão de 125 kilometros.

Estão terminados os estudos da linha ferrea que ha de ligar a Beira com Fontesvilla, estabelecendo assim a testa do caminho de ferro n'aquella importante localidade, o que é indispensavel, attento o movimento que deve ter esta via de comunicação accelerada. Desde que a linha ferrea se prolongue para além da fronteira e vá até ao interior de Machona, não será possível conservar, sem graves transtornos, a testa do caminho de ferro em Fontevilla.

O projecto da construção de um caminho de ferro entre a Beira e Sena, não é muito favoravelmente apreciado por alguns jornaes inglezes, que o consideram como um meio de fazer derivar para a Beira o commercio de uma grande parte do Zambeze.

Este desagrado não pôde ser senão mais uma razão em favor da projectada obra. Mas, se attendermos á irregularidade da navegação do Zambeze, á inconstância das suas barras, mais deveremos considerar importante um melhoramento que collocaria o commercio da região da Zambezia, em grande parte, ao abrigo de taes difficuldades.

— Prosegue-se no estudo do caminho de ferro para além do Chinolo, estando occupado n'este trabalho o engenheiro Mausegerh e mais pessoal. Parece que além da milha 85 se não encontra a mosca tsé tsé.

— Está concluído o projecto da ponte sobre o Chiveve. A ponte deverá ter cerca de 113 metros, o que dá acesso aos navios com um fundo de mais de 14 metros. D'este modo poderiam os navios de grande tonelagem acostar á ponte, o que seria um grande alcance commercial, principalmente se o caminho de ferro vier a ter por ponto de partida a Beira.

Loanda a Ambaca — Consta a um collega que vae ser approved um novo projecto ou variante da 7.ª secção d'este caminho de ferro, cuja construção já se approxima do kilometro 300.

Caloríferos nos comboios — Está-se construindo na estação do Sabugal uma estufa para o aquecimento dos caloríferos, que vão ser empregados nos comboios da linha da Beira Baixa, já durante o inverno corrente.

Experiencia de carvão — Fez-se no dia 13 uma experiencia, no comboio mixto entre Lisboa e Santarem, do emprego dos briquetes de carvão das minas da Empreza Exploradora do Cabo Mondego, dando os mais satisfactorios resultados.

O consumo foi cerca de 30 %, inferior ao do carvão de pedra que costuma gastar-se n'esta viagem.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LXXXVI

—A «U. P.», em telegrama de Argel, diz que a rádio das Nações Unidas anunciou que os entroncamentos ferroviários nas proximidades do porto de Gaeta, na Itália, voltaram a ser atacados à luz do dia, por numerosas Fortalezas Voadoras norte-americanas, que destruíram, ou danificaram muitas locomotivas, carruagens e vagões. Também se registaram violentos incêndios. Foram destruídos importantes tróços de via férrea e os parques ferroviários duramente atingidos.

É a mesma Agência que diz que as tropas do 5.º Exército norte-americano contornam, agora, a montanha do Matese com o objectivo de atingir a cidade de Capriati, enquanto outras colunas se dirigem, rapidamente, sobre a cidade e estação ferroviária de Venafro a fim de estabelecerem, depois, ligação com as forças do 8.º Exército britânico, que progredem ao longo do caminho de ferro Vinchiaturu-Isernia.

—«E. T.» diz que «Um forte martelamento é executado, dia e noite, pelas forças aéreas aliadas, contra as pontes ferroviárias, ao Norte de Roma, estando já virtualmente cortadas as comunicações ferroviárias que ligam Roma à fronteira austríaca. Fotografias tiradas durante vôos de reconhecimento mostram que muitas pontes importantes estão tão severamente avariadas que não poderão ser utilizadas durante um longo período».

—«E. T.» diz no comunicado do Quartel General Aliado do Norte de África que as principais vias férreas de que dispunha Kesselring, ao Norte de Roma, foram destruídas por bombardeiros da aviação estratégica, precisamente quando os alemães se vêem obrigados a fazer importantes concentrações das suas forças para as batalhas que vão travar-se. Encontram-se obstruídas as vias férreas de Orvieto e de Ortebello respectivamente, a cerca de 100 e 130 quilómetros ao Norte da capital. Em Orvieto foi destruída uma ponte e em Ortebello, outra. Esta obstrução de linhas férreas causará consideráveis embaraços aos alemães, pois 85 por cento dos fornecimentos militares que recebiam na Itália eram transportados por via férrea.

Ao mesmo tempo que eram noticiadas estas destruições, outros bombardeiros atacavam mais

3 pontes de caminho de ferro importantes na área de Roma. Na costa Oriental ao Norte de Ancona, foi destruído um comboio.

—A mesma Agência informa que forças do 2.º corpo do Exército croata estão empenhadas em violenta luta com destacamentos alemães e chetniks no Montenegro e, especialmente, na região de Matsevo e na montanha de Survakor. Num encontro com as tropas alemãs, entre Dohoj e Maglak, unidades do 1.º corpo do Exército da Bósnia destruíram quatro «tanks» e cerca de um quilómetro de linha férrea. Na província da Croácia, unidades do 13.º Exército croata e da brigada Rabic ocuparam a povoação de Ivanine, próxima de Zagreb. Na baixa Eslovénia, guerrilhas patriotas destruíram a estação ferroviária de Kepelma e descarrilaram dois comboios constituídos de locomotivas e 5 carruagens. Na linha férrea Belgrado-Zagreb foram destruídas 5 locomotivas, 84 vagões e 2 pontes.

—A «U. P.», diz que a Sueste de Zagreb e na Bósnia central, as tropas do Exército Nacional, destruíram a estação ferroviária entre Derventa e Doboy e fizeram descarrilar um comboio militar, destruindo a locomotiva e trinta carruagens.

As forças de patriotas iugoslavos cortaram a linha do caminho de ferro Zagreb-Belgrado, fazendo importantes destruições de material de guerra.

—«E. T.», em comunicado do Quartel General Aliado no Norte de África, diz:

«Bombardeiros pesados da aviação do Noroeste africano atacaram os centros de comunicações ferroviárias de Montalto, Dicastro, Orbetello, Intenso e Pecina. Ao largo da costa italiana, perto de Marina, bombardeou também três navios mercantes. Caças bombardeiros atacaram um viaduto ferroviário de Ternia, enquanto caças-bombardeiros atacaram comboios, transportes motorizados e concentrações inimigas. Bombardeiros ligeiros atacaram transportes motorizados e linhas de comunicação. Em todas estas operações foram destruídos cinco aviões inimigos e perdeu-se um dos nossos. Os nossos bombardeiros atacaram o parque ferroviário de Orte».

—«E. T.», diz que a conquista de Venafro, juntamente com a de Isernia, dá aos aliados o domínio completo das melhores linhas de comunicações, laterais e centrais, do Sul da Itália. Encontra-se a uns vinte quilómetros a Sudoeste de Isernia, na grande via lateral e linha férrea vindas de Capua, e uma dezena de quilómetros a Leste da grande via e caminho de ferro interiores, que seguem para Roma.

—A mesma Agência informa em comunicado do Q. G. dos Aliados do Norte de África que os bombardeiros pesados de Noroeste africano atacaram a ponte ferroviária de Pacconara e a estação próxima.

Notas da Quinzena

Centenário de «Frei Luiz de Sousa»

O centenário da primeira representação do drama de Almeida Garrett — «Frei Luiz de Sousa», está sendo celebrado no Teatro Nacional de D. Maria II com duas representações diferentes e alternadas, uma com cenários de Manini e outra com cenários de José Barbosa.

Estas representações despertaram um grande interesse no publico, tanto mais que numa versão aparecem os nomes de Alves da Cunha, Palmira Bastos, Samuel Diniz, Maria Lalande e Luiz Filipe e na segunda versão os nomes de Raul de Carvalho, Amélia Rey Colaço, Robles Monteiro, Eunice Munoz e João Vilaret. Fizeram-se e fazem-se confrontos. De que lado a representação atingiu maior perfeição artística?

Obra romântica, profundamente humana, os distintos artistas do Nacional procuram representá-la não só com dignidade profissional mas também com o melhor do seu coração para que os seus personagens não sejam manequins articulados do passado mas figuras vivas e humanas de sempre.

E o «Frei Luiz de Sousa» foi-nos dado pelos dois nucleos de artistas como obra literária sem par da época romântica e como obra humana, de figuras vivas, engrandecidas e eternizadas por um destino doloroso.

I Congresso Nacional de Ciências Agrárias

NA sala da Câmara Corporativa do Palácio da Assembleia Nacional inaugurou-se, com a maior solenidade, na noite de 12 do corrente, o I Congresso Nacional de Ciências Agrárias.

Ambiente de rara distinção. Aos congressistas portugueses vieram juntar-se os congressistas estrangeiros, de diversos países, em sinal de que Portugal não era, apenas, uma zona de paz, mas um país simpático e amigo. A presença do venerando Chefe da Nação deu à cerimónia um especial relevo.

E'-nos grato registar que, em Portugal, os problemas da paz preocupam e seduzem os nossos melhores espíritos. Os problemas agrícolas não podiam deixar de ficar à cabeça de todos porque sendo, efectivamente, da paz não deixam de pertencer também à economia da guerra.

O sr. Professor Dr. Manuel Sousa da Câmara, presidente do Congresso, afirmou, em certa altura do seu discurso, que os agrónomos, silvicultores, médicos veterinários e regentes agrícolas caminham de mãos dadas com aquéles que trabalham na terra animosamente e da qual retiram os produtos indispensáveis à economia

portuguesa e que o Governo, com a sua colaboração, quis demonstrar que a principal indústria, tão contingente e tão precária, merece todo o cuidado, tóda a assistência, no sentido de tornar mais prósperas as condições do trabalho rural, de desenvolver a agricultura, criando abundância e felicidade.

O sr. dr. Rafael Duque, ilustre ministro da Economia, que falou em seguida, disse que «se a terra não aumenta e a população cresce, é preciso que aumente a sua capacidade de produção, o seu rendimento». Em outro passo da sua notável oração, afirmou: «O Governo não pode esquecer a relação entre os dois termos — independência política e independência económica».

Néste Congresso, que assume até, sob o ponto de vista das nossas relações com os países estrangeiros, uma alta importância, há ainda a registar que, com a sua realização, se comemoram o centenário do mais antigo periódico agrícola — «O Agricultor Micaelense», de que foi redactor António Feliciano de Castilho, e o quadragéssimo ano da fundação da Associação de Ciências Agronómicas de Portugal e do seu respectivo Boletim.

“Gazeta dos Caminhos de Ferro”

NÚMERO EXTRAORDINÁRIO
DO ANO NOVO

Estamos organizando o nosso habitual número especial do Ano Novo, que desperta sempre, graças à colaboração ilustre que insere e ao cuidado com que o organizamos, um grande e carinhoso interesse por parte do público.

A todos os nossos prezados colaboradores pedimos o favor de nos remeterem os seus artigos até ao dia 26 do corrente, afim de não retardarmos o dia da saída do nosso número especial.

Vida Ferroviária

Sindicato Nacional dos Ferroviários do Norte de Portugal — PESSOAL de via reduzida

As eleições dos novos corpos gerentes que vão dirigir os negócios administrativos deste Sindicato obtiveram o seguinte resultado:

Assembleia geral — Efectivos — Presidente, Manuel Alves Oliveira Dias; Secretário, Altino Dias Pereira.

Substitutos — Presidente, Avelino Ferreira da Silva; Secretário, Fernando Augusto de Carvalho.

Direcção — Efectivos — Presidente, Domingos da Costa Quintás; Secretário, Serafim Francisco Heitor; Tesoureiro, Joaquim Gomes da Silva Brando; Vogais, Manuel de Sousa Monteiro e Manuel Joaquim da Costa.

Substitutos — Presidente, Emílio Galo de Oliveira; Secretário, Armindo de Oliveira Couto; Tesoureiro, Armindo Lopes; Vogais, Alfredo Pereira de Sá e Armindo Correia dos Santos.

Comissão de contas — Efectivos — Presidente, Evaristo Rocha Gonçalves; Secretário, António Monteiro da Silva.

Substitutos — Presidente, José da Cunha; Secretário, Francisco Castro Noval; Relator, Américo Felgueiras da Silva.

Ateneu Ferroviário

As eleições dos Corpos Gerentes para o ano de 1943-44 desta colectividade obtiveram o seguinte resultado:

Mesa da Assembleia Geral — Presidente, João Vasques Russell; Vice-Presidente, Francisco João Moga; 1.º Secretário, Carlos Garcia Cohen; 2.º secretário, Abílio Polónio; 1.º Vice-Secretário, Alberto Mendes Diniz da Fonseca; 2.º Vice-Secretário, Jorge Ferreira.

Direcção — Presidente, Mário José de Sousa; Vice-Presidente, Duarte Avelino da Silva Matos; 1.º Secretário, Vitor Manuel Amorim Pinto; 2.º Secretário José Augusto Costa Martins; Tesoureiro, Raúl Mário de Sena Magalhães; 1.º Vogal José Pinto; 2.º Vogal, António Gomes Júnior.

Suplentes — Carlos Pina Cabral; Fernando Sanchez Lopes; José Luís de Sousa e Rui Cabral da Costa Passos.

Conselho Fiscal — Presidente, José Júlio Ferreira; Secretário, Luís Carvalho Moreira; Relator, António Quintanilha.

Suplentes — António Hipólito e José Lourenço.

Comissão Consultiva e de Recursos — Presidente, Silvano Augusto Costa; Vogais, Lutero Seixas; José Inácio da Costa e Sá; Carlos Salinas de Mendanha e António Augusto Fernandes.

Suplentes — Jorge Mário Helder Sá Chaves e Ulpiano dos Reis Abreu.

Delegado à Federação — Efectivo, José Amaro de Figueiredo; Suplente, Manuel Martins Gonçalves.

Linha férrea Lisboa-Cascais-Sintra

UM ESTUDO PARA AS POSSIBILIDADES DESTA LIGAÇÃO

Foi publicada uma portaria pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações, nomeando uma comissão para proceder ao estudo das características de uma linha de tracção eléctrica ligando a linha de Lisboa-Cascais a Sintra.

Damos a seguir o relatório e texto do diploma.

Das regiões do País dotadas de melhores condições naturais para se desenvolverem em importantes centros de turismo é indiscutível que a zona de Sintra pode contar-se entre as mais privilegiadas.

Para que atinja, porém, o plano a que tem jus, reconhece-se a evidente necessidade de dotar essa região de cómodo e rápido acesso por via férrea de tracção eléctrica.

Um primeiro reconhecimento revela a relativa facilidade de tal objectivo pelo estabelecimento de um ramal ligando Sintra à linha Lisboa-Cascais e nesta apoiado por alturas de S. Pedro do Estoril.

É certo que se prevê a futura electrificação das linhas urbanas e suburbanas de Lisboa, mas as naturais dificuldades do problema e os embaraços que a sua execução encontraria nas circunstâncias presentes não aconselham por agora considerá-la em tóda a sua generosidade.

Isto não impede que desde já se considere a construção do referido ramal, que virá a integrar-se com vantagem na futura solução geral, constituindo com a linha de Lisboa a Sintra e a existente entre Lisboa a Cascais um triângulo que muito beneficiará a vasta região abrangida.

Nestes termos e por proposta da Direcção Geral de Caminhos de Ferro com execução do despacho ministerial de 5 de Novembro de 1943:

Manda o Governo da República e Comunicações, que uma comissão composta pelos engenheiros António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento, Manuel José Machado de Matos, Pedro Filipe Adeodat de Brion e Augusto Cancela de Abreu, representando respectivamente, a Direcção Geral de Caminhos de Ferro Portugueses e Sociedade Estoril, proceda ao estudo das características de uma linha de tracção eléctrica ligando a linha de Lisboa-Cascais a Sintra.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA Há pouco foi anunciado ao público que o aumento na construção de locomotivas, decidido em princípios de 1942, tinha sido levado a bom termo. Na execução de tal tarefa fôra preciso pôr em prática um método de produção completamente novo, conseguindo-se assim um múltiplo da construção ordinária de locomotivas. Este novo método, imaginado por Gerhard Degenkolb, consiste em reunir uma série de medidas visando a economia de material e de trabalho, e em instituir certas medidas de organização. Dêste modo, foi possível aumentar a produção em 340 %, comparada com a produção anterior a Março de 1943.

Em primeiro lugar, o número de tipos de locomotivas a vapor foi consideravelmente reduzido. Em vez de 119, constroem-se agora apenas 13 modelos diferentes. Depois, verifica-se que a própria produção foi simplificada duma forma que antigamente seria inimaginável. Esta simplificação respeita a 3.000 peças das locomotivas, ao passo que 1.000 outras foram puramente eliminadas, mas sem que, por isso, a segurança de tracção e o rendimento das locomotivas fôsem sequer minimamente afectados. Não se trata, portanto, de «um sucedâneo de guerra», no mau sentido da expressão. A nova locomotiva da guerra dá um rendimento semelhante a qualquer outra, sendo mesmo de supor que este tipo circule durante mais tempo do que os tipos primitivos. Possui além disso consideráveis melhoramentos, sendo muito mais bem defendida contra o frio e tendo para o maquinista uma cabine quente e com aquecimento para os pés.

A economia realizada na sua construção resulta primacialmente dum menor consumo de materiais. Conseguiu-se poupar 20 % de aço, 93 % de cobre e 92 % de estanho. O que um tal resultado significa para a economia de guerra, não é preciso dizer-se. Utilizando novos métodos de trabalho, pôde-se economizar 30 % do tempo da construção.

Muito importante foi também o emprêgo exacto da mão-de-obra. Desde que a comissão principal de material ferroviário entrou em funções, o número de trabalhadores nas fábricas de locomotivas pôde ser aumentado em cerca de 87 %. Ao mesmo tempo conseguia-se que não fôsse necessário aumentar muito o número de operários especializados, e que, em virtude da simplificação dos métodos de fabrico, se pudessem utilizar operários não especializados, de modo que a percentagem entre as diversas categorias é hoje na indústria construtora

de locomotivas consideravelmente mais favorável do que há 16 meses.

BRASIL O ministro coordenador da mobilização económica assinou uma portaria, com bastantes considerandos, acêrca dos serviços de prioridades dos transportes ferroviários, definindo-a em onze cláusulas, a saber:

I—Fica criado nesta Coordenação da Mobilização Económica o Serviço de Prioridades dos Transportes Ferroviários, com poderes para estabelecer e controlar as prioridades para os transportes Ferroviários de mercadorias, no Distrito Federal, Estado do Rio, Estados de São Paulo, Minas Gerais e Espírito Santo nas partes abrangidas pelas estradas de ferro Central do Brasil, Leopoldina Railway.

II—Na organização das listas de prioridades terão preferência absoluta as classes de mercadorias para o abastecimento da Capital Federal, as que directa ou indirectamente interessem ao esforço de guerra e as de consumo das próprias estradas de ferro.

III—Salvo as requisições feitas pelas autoridades militares todas as outras requisições de embarque de mercadorias nas estradas de ferro ficam sujeitas ao regime de prioridades estabelecidas pelo Serviço ora criado.

IV—Organizados os esquemas gerais de prioridades, e aprovados pelo coordenador de Mobilização Económica, serão os mesmos comunicados às estradas de ferro, para a competente divulgação pelas suas estações, e às associações comerciais, federações de indústria, e a todas as associações de produtores ou consumidores interessados.

V—As mercadorias de luxo, e aquelas cujo consumo pode ser auferido, poderão ser transportadas pelas vias férreas, quando atendidas as solicitações de transportes das mercadorias a que se refere os art. II, III e IV.

VI—As mercadorias entregues em tráfego directo, mútuo ou em regime de intercâmbio, por outras estradas de ferro, terão o seu recebimento sujeito ao regime de prioridades instituído para as estradas destinatárias abrangidas pelo Serviço de Prioridade.

VII—Em casos de urgência, determinados pelo interesse público, a chefia do Serviço de Prioridades poderá recomendar o atendimento preferencial para o transporte de qualquer mercadoria, especificando a natureza, estação de carregamento, destino e quantidade a transportar.

VIII—Sómente a chefia do Serviço de Prioridades Ferroviárias poderá estabelecer, conceder prioridades e solicitar ou recomendar transportes preferenciais às estradas de ferro.

IX—Os diversos sectores e serviços dessa Coor-

denação que tiverem a seu cargo controle de estoques de mercadorias, solicitarão ao Serviço de Prioridade a recomendação de transportes preferenciais tôdas as vezes que essa medida se tornar necessária.

X—O Serviço de Prioridades, por ordem do coordenador da Mobilização Económica, poderá reclassificar ou cessar a prioridade, e mesmo recomendar às estradas de ferro a suspensão de transportes de certas mercadorias para um determinado destino, por tempo determinado, esclarecendo a espécie delas, as estações ou os destinos para os quais o atendimento de transporte deve ser temporariamente suspenso, tôdas as vezes que os estoques dessa mercadoria nêsse destino, em face do consumo normal, permitirem o aproveitamento do transporte para outras mercadorias de estoques mais reduzidos.

XI—A partir da data da publicação dos esquemas gerais de prioridades a que se refere o art. IV, ficam sem efeito todas as demais prioridades anteriormente concedidas.

—O chefe do Estado brasileiro assinou o seguinte decreto-lei:

«Art. 1.º—Fica criado, em cada uma das Estradas de Ferro administradas pela União, um Serviço de Ensino e Orientação Profissional (S. E. O. P.) que funcionará de acôrdo com o presente decreto-lei e com a legislação complementar que fôr expedida.

Art. 2.º—Os S. E. O. P. terão por finalidade estudar, organizar e aplicar processos destinados a formar, orientar ou aperfeiçoar o pessoal técnico e administrativo da respectiva estrada.

§ 1.º—Para preencher suas finalidades, os S. E. O. P. manterão Cursos de Formação e de Aperfeiçoamento, que serão fixados em regulamento.

§ 2.º—Os cursos de natureza industrial obedecerão ao disposto no decreto-lei n.º 4.073, de 30 de Janeiro de 1942, e às disposições legais, de carácter geral, referentes ao ensino industrial.

Art. 3.º—ficam criadas, nos Quadro V, VI e VII do Ministério da Viação e Obras Públicas, as funções gratificadas de Coordenador do S. E. O. P.

§ 1.º—Ficam fixadas em Cr\$ 3.600,00 anuais, as gratificações das funções a que se refere o presente artigo.

§ 2.º—O Coordenador será designado pelo Director do D. N. E. F., mediante indicação do Director da Estrada, dentre funcionários técnicos do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Art. 4.º—O ensino será ministrado por professores e instrutores, designados pelo Director da Estrada, mediante proposta do Coordenador, dentre técnicos nacionais ou estrangeiros, servidores do Estado ou não.

§ 1.º—Os professores e instrutores também po-

derão ser admitidos como extranumerários, na forma da lei.

§ 2.º—Os funcionários designados na forma dêste artigo poderão, em casos especiais e mediante autorização do Presidente da República, ser dispensados dos trabalhos da repartição ou serviço em que estiverem lotados, mas ficarão obrigados, nesta hipótese, a desoito horas de aulas ou trabalhos escolares, sem direito aos honorários previstos no parágrafo seguinte.

§ 3.º—Os professores e instrutores, não compreendidos nos §§ 1.º e 2.º dêste artigo, perceberão, nos termos da legislação vigente, honorários de Cr\$ 30,00 e Cr\$ 20,00, respectivamente, por hora de aula dada ou de trabalho executado, até o limite máximo de doze horas por semana.

Art. 5.º—A organização dos cursos, sua duração, o regime escolar, as condições de matrícula e demais disposições referentes à organização dos S. E. O. P.

Art. 6.º—Para atender, no actual exercício, às despesas de que trata o artigo 3.º dêste decreto-lei, fica aberto, ao Ministério da Viação e Obras Públicas o crédito especial de Cr\$ 5.400,00.

Art. 7.º—O presente decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário».

INGLATERRA Uma ambulância, que custou 600 libras, oferecida pelo pessoal português e grægo da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira-Railway, África Oriental Portuguesa, foi dada à Cruz Vermelha e entregue no dia 22 de Novembro ao marechal Sir Philip Chetwode, no Q. G. da Cruz Vermelha em Londres. Foi, a mesma carruagem, imediatamente enviada para o ultramar.

Sir Philip Chetwode teve palavras do maior elogio e aprêço para os funcionários da Companhia e afirmou que os inglêses jámais poderão esquecer o seu simpático e humanitário gesto de amizade e camaradagem para a Inglaterra.



REPOSITÓRIO

de assuntos referentes

a **TEATRO** e a **CINEMA**

Por **MIGUEL COELHO**

L. MENDONÇA E COSTA

Fez no dia 5 de Novembro p. p. 94 anos que nasceu, em Lisboa, Leonildo de Mendonça e Costa.

Perdeu o pai quando tinha 14 anos de idade, e assim, muito novo, e sem poder seguir os estudos por falta de



Leonildo de Mendonça e Costa

meios, arranjou colocação na Administração do *Jornal do Comércio* onde esteve trabalhando, até que mais tarde foi empregar-se no escritório de Mariano José Cabral.

Ali começou colaborando nos jornais dos Açores, terra da naturalidade do seu patrão, escrevendo correspondências, tendo mais tarde colaborado noutros jornais.

Muito dedicado às artes e às letras, fundou, com outros rapazes, os jornais *Recreio* e *Rossi*, e mais tarde fundou, sósinho, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de que tenho a honra de ser redactor.

Mendonça e Costa, publicou, com enorme agrado, o *Almanaque da Senhora Angol*, que durou desde 1876 a 1878.

Para o teatro escreveu as seguintes obras:

«Uma mulher homem» comédia em 1 acto, de colaboração com Manuel Domingos Santos, representada nos teatros da Rua dos Condes e Baquet.

«Safa, que susto!» comédia em 1 acto, que agradou imensamente no teatro D. Maria.

«O primeiro de Dezembro», poesia cheia de patriotismo, que foi recitada, com geral agrado, em diversos teatros.

«O homem da bomba», opereta em 3 actos, traduzida com a colaboração de Gervásio Lobato e representada em Lisboa e no Pôrto, com agrado.

«Os escravos do trabalho», drama original em 4 actos, colaboração de Júlio Howort, e representada no Príncipe Real.

Além destas obras escreveu outras várias comédias, operetas e dramas, que não foram representados.

Mendonça e Costa usava e abusava um bocado dos trocadilhos de palavras, aplicando os «calembourgs» por tudo e por nada, e assim, a tóda a hora, quer no café, quer na imprensa, na livraria ou nos centros de cavaço a êles se aludiam, não se dizendo «um calembourg», mas, sim «uma mendonçacostada».

Emendou-se depois d'êste vício, perdendo a popularidade mas tornando-se menos arrelhiador.

REPORTÓRIO ESPANPANANTE

Os jornais da tarde de há alguns dias fizeram, em grandes parangonas, um grande relato do enormissimo reportório que a companhia Rey Colaço-Robles Monteiro tem para exhibir na próxima temporada.

Devido à falta de tempo material para ensaiar, montar e representar as referidas peças, estou convencido que nem um tereço subirá à cena. Caso contrário seria um descrédito não só para os autores como para quem as escolheu.

Ao ler a noticia, lembrou-me o reclamo feito por um estabelecimento que está para abrir as suas portas, annunciando «mundos e fundos», a-fim de atrair a atenção do público, e que, depois de inaugurado, vende o que os outros congêneres vendem, ou ainda menos.

Está a aproximar-se a época da renovação do contrato e naturalmente é por isso que veio êste relato nas gazetas? Não será assim?

O mês de Novembro foi todo preenchido por reposições



Rey Colaço-Robles Monteiro

de peças, como se a companhia estivesse em «tournée» por Lisboa.

HOMENAGEM A UM «CARLOS»

No dia 27 deste mês, faz 65 anos o actor Carlos Leal. Ninguém o diz, mas é verdade. Desculpe este artista se lhe fui desvendando a sua idade.

Carlos Leal todos o conhecem. Uns como «compadre» de inúmeras revistas, outros, como brilhante escritor. Belo



Carlos Leal

carácter, muito sério e recto, é um «rapaz» encantador. Apenas lhe conheço um defeito: Condescende muito com os gostos do público.

Tendo sido um amador dramático muito distinto, estreou-se como actor em 16 de Junho em 1895. De então para cá a sua carreira tem sido «uma caudal» de sucessos, o que não admira, se atendermos a que é um elemento de grande utilidade dentro do teatro português, tão parco de valores. Parabens, pois, ao Carlos Leal.

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN - 15,30 e 21,30 - «O Grande Aldrabão».
OLIMPIA - 14 às 24 - «Segredos do lobo solitário».
COLISEU - 21 - Nova companhia de circo.

PARQUE MAYER - Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO - Exposição de animais.

PART E  OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 272, II série, de 22 de Novembro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 9 do corrente, com as alterações posteriormente introduzidas, os projectos de aditamento à classificação geral de mercadorias alterando os preços aplicáveis às rubricas assimiláveis a lenhas e de aditamento ao aviso ao público. E n.º 1:576, passando de 6 para 11 o multiplicador aplicável às mesmas rubricas, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

GLYCOL
O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

- | | | |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> O GLYCOL amacia a pele. O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura. O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz. O GLYCOL evita o cicioiro. O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade. | G

b

y

c

o

l | <ul style="list-style-type: none"> O GLYCOL cura o «cresc-tado» do Sol e o «queimado» da Praia. O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc. |
|---|---|--|

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

Rua do Guarda Mór, 20, 3.º E. LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 3\$50 em selos do correio, nome e morada

USAR O CALÇADO DA AFAMADA MARCA



É TER A CERTEZA DE QUE SE CALÇA COM ECONOMIA, SOLIDEZ E ELE-GÂNCIA

A venda

- Sapataria CRISTAL - Rua do Amparo, 22
- > ROYAL - Rua da Graça, 112
 - > LONDRINA - Rua Arco Marquês Alegrete, 51
 - > EDEN - > > > > 37
 - > NICE - > > > > 34

Telefones 2 8775 - 4 7958 - 2 7829

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

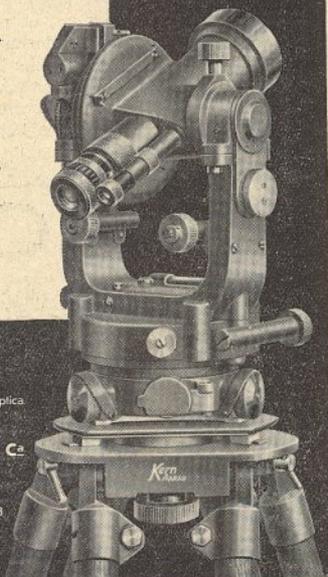
Rua do Amparo, 51
 LISBOA
 Sempre Sortes Grandes!

Os novos
**Teodolitos de
 circulo duplo**

Kern
 AARAU
 (Suíça)

DK

permitem obter
 os melhores
 resultados em
 medições, com
 mais facilidade,
 mais rapidez
 e com menor
 esforço



KERN & Cia. S. A.
 AARAU (Suíça)

Fabrica de mecânica fina e optica

Representantes:

CARLOS GOMES & C.

Lda.

LISBOA

Apartado 658. Telef. 21143

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro e do mar. — Todos os confortos e comodidades recomendáveis. — Esplêndida sala de visitas. — Casa de banho em todos os andares. — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a todos os Vapores e Combóios.

Gerente: **FERNANDO RODRIGUES.**

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL



Manual do Viajante em Portugal

Pedidos à Gazeta dos Caminhos de Ferro ou ao seu autor Carlos d'Ornellas, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

P. B. X. — 2 8082, 2 8085 e 2 8084

ESCRITÓRIO

139. RUA DOS BACALHOEIROS
 LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA

EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

S. A. R. L.

VALENÇA — BARCA D'ALVA — VILAR FORMOSO
 BEIRAM — ELVAS — VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

RUA DO ARSENAL, 124-1.º

Telefone 2 9374 / 78

End. Teleg. TRANSPORTES

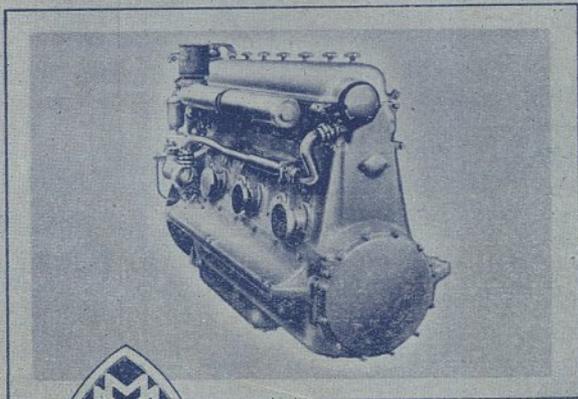
RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

P O R T O



Motor Diesel de 6 cilindros tipo G 56 h, 250 CV,
n = 1500 r.p.m.

Maybach

ACCIONAMENTOS PARA AUTOMOTORAS

MAYBACH - MOTORENBAU · G · M · B · H · FRIEDRICHSHAFEN

Representante geral para Portugal: SOCIEDADE DE ENGENHARIA
MICHAËLIS DE VASCONCELLOS S. A. R. L. LISBOA, Rua Fialho de Almeida, 1



Encerados para Vagão e Viaturas
- VESTUÁRIO IMPERMEAVEL -
ALUGUER DE ENCERADOS

TELEFONE 2 4254

Companhia Colonial de Navegação
SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental

SAIDAS mensais regulares, com escala por *Funchal, S. Tomé, Saizaire, Luanda, Porto Amboim, Lobito, Mossamedes, Lourenço Marques, Beira e Mocambique* e para os demais portos da Costa Ocidental e Oriental, sujeito a baldeação em *Luanda* ou *Lourenço Marques*.

Carreira rápida da Costa Ocidental

SAIDAS mensais regulares, com escala por *S. Vicente, Praia, Príncipe, S. Tomé, Ambriz, Luanda, Porto Amboim, Nov. Redondo, Lobito e Benguela* e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em *Luanda*.

Carreira da Guiné

SAIDAS de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas, com escala por *Funchal, S. Vicente, Praia, Bissau e Bolama*.

Carreira do Brasil

para *Rio de Janeiro e Santos* com escala por *Funchal e S. Vicente*.

LISBOA — Rua do Instituto Virgílio Machado, 14
(Rua da Alfândega) Telef. 2 0051
Escritórios PORTO — Rua Infante D. Henrique, 9
Telefone 2342

Endereço telegr.: Palace-Lisboa
Telefone: n.º 2 0231



Avenida Palace Hotel
LISBOA

Hotel de 1.ª classe situado no coração da cidade, junto da Estação do Rocio e perto da Avenida da Liberdade
130 QUARTOS — 80 QUARTOS COM BANHO

Telefone em todos os quartos, ligado com a rede internacional

AQUECIMENTO CENTRAL
ESMERADÍSSIMA COMIDA
VINHOS SELECTOS — AMERICAN BAR

Preços moderados — Para estadias prolongadas condições especiais

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.ª

BADEN — SUÍSSA

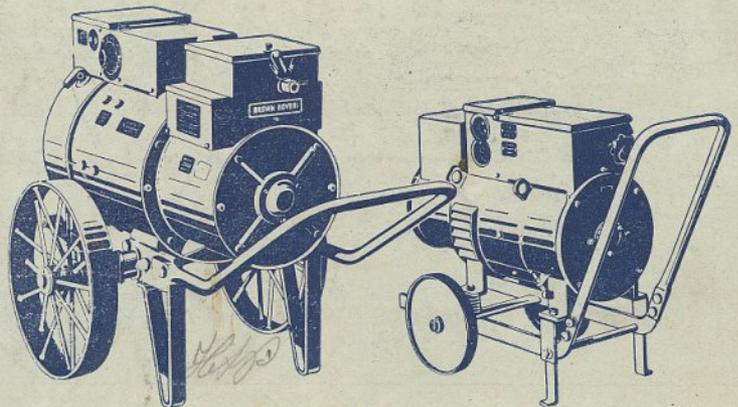
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas — A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.º — PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco
:: :: em corrente contínua de 80-160 A e 240-300 A :: ::