

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 BX 20158; Direcção: 27520

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

Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1504



16—AGOSTO—1950



ANO LXIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: 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 ESTEVEZ
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.* CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÉS
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M A R I O

Novas Plantações e Transportes na Colónia de Moçambique, por CARLOS BIVAR	231
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional . . .	233
Notas da Quinzena, por REBELO DE BETTENCOURT	235
Questões de Economia	236
Portugal e o Plano Marshall	238
Imprensa	238
Linhas Estrangeiras	238
Pelo mundo fora..., por JORGE RAMOS.	239
Jardim Zoológico de Lisboa.	240
Há 50 anos	240
Parte Oficial	241
Caminhos de Ferro Coloniais	242
Recontos sem comentários	243

Novas Plantações e Transportes

na Colónia de Moçambique

Por CARLOS BIVAR

O nosso falecido amigo Francisco Gavicho de Lacerda foi um escritor zambeziófilo, muito fecundo e apreciável na sua literatura, que abrangeu vários volumes, entre os quais os das «Cartas da Zambézia», «Os Cafres», etc.

Plantou os seus palmares e arroteou terrenos até aos setenta e quatro anos, cincuenta dos quais passados em Quelimane, em plena Zambézia, na ocupação da qual tomou parte activa, sob a direcção de João Coutinho, uma das principais figuras da formação colonial africana.

Gavicho de Lacerda, já pela Parca ron-dado, afirmou-nos que ainda iria visitar as terras do Gurué, onde as plantações de chá haviam já ocupado alguns milhares de hectares de terreno zambeziano e escrever sobre o assunto tudo o que de interessante observasse a quando da sua estadia entre os plantadores desse arbusto que os naturais dos países de onde êle é originário já mais supozeram que as suas folhas devidamente preparadas viriam a atingir o consumo que atingiu até hoje em todos os países do globo.

Quelimane, terra escolhida pelo nosso amigo para campo da sua acção vital e patriótica, é hoje uma cidade edificada, tanto quanto possível, pelo modelo europeu, com os seus estabelecimentos mais ou menos luxuosos, bem providos dos artigos necessários à sua população.

A cidade é servida pelo Caminho de Ferro, cuja estação está edificada nela própria e cujo percurso atinge 145 quilómetros até à estação terminal de Mocuba, atravessando territórios de diversas composi-

ções, também servida pelos dezoito correspondentes camiões, modernos, de três eixos.

E, a propósito, diz, a pág. 110 das suas «Cartas da Zambézia», que ele era dos poucos que ainda existiam naquela província, do tempo em que ninguém vinha «para» África mas sim «a» África.

Nas últimas décadas tudo mudou e, assim, muitos daqueles que para lá seguiram foram acompanhados pelas respectivas famílias dando a impressão em Quelimane e em outras cidades, tanto nos jardins, como à hora de saída das escolas de numerosas crianças, de não se estar em África em vista do seu aspecto saudável e de robustez.

E é de notar que, nos últimos anos, a mudança se tem acentuado, extraordinariamente, pois sobe já a vários milhares o número de pessoas de famílias dos colonos que têm seguido a bordo dos barcos das diferentes empresas de navegação, para a eles se juntarem nalguns pontos da Colónia de Moçambique.

A fixação de gentes da metrópole nas terras do Império, foi sempre ideia predominante dos seus grandes administradores, posta em prática na India por Afonso de Albuquerque sob a fórmula de «Casados de Gôa». Começou mais tarde, no Continente africano, com a criação dos Prazos da Corôa, colonização com madeirenses, etc.

Mas as condições em que hoje vão fixar-se os colonos, são também muito diferentes em tudo que diz respeito à salubridade das terras onde estão estabelecidas as populações e o pessoal das numerosas Companhias e Empresas coloniais; aterro

de pântanos, extinção de mosquitos e, em algumas regiões, da mosca tzé-tzé, e também dos meios de transporte que dão vasante aos produtos que essas empresas distribuem para o consumo interno, e para a exploração, enviados para os respectivos portos de embarque por vias férreas da Colónia que, na hora actual, ocupam uma extensão de 1921 quilómetros em correspondência com 6809 de camionagem automóvel.

E' certo que muitas das tentativas de colonização falharam. Nenhuma, porém, devido à incapacidade racial colonizadora, mas à míngua de condições físicas e administrativas das regiões para onde os indivíduos eram atraídos e também à falta de selecção das suas aptidões profissionais a que teriam de sujeitar-se, embora uns tantos resistissem, vitoriosamente, às dificuldades de toda a ordem, que se apresentavam, tolhendo-lhes as iniciativas, as quais parecia que não poderiam sobrelevar, isolados como estavam do resto do mundo, por falta de comunicações, sem água, com uma administração rudimentar, como sucedeu com uma centena de brancos, alguns descendentes dos bravos de Olhão, que de Mossâmedes haviam descido até ao areal, fundando uma povoação na Baía dos Tigres.

* * *

O chá, (a erva da China), foi, segundo alguns autores, introduzido no Japão, proveniente do Celeste Império cujos habitantes o consumiam como bebida favorita desde o século VI, sendo a única nação produtora até ao XIX, época em que ele já tinha grande consumo na Europa. Outros investigadores dizem que o chá foi importado pelos holandeses, durante o século XVII, os quais o trouxeram de Macau. E' um caso difícil de averiguar, com justeza, o que nada importa para o caso da plantação do

arbusto nos territórios da Colónia de Moçambique, principalmente nos do Gurué ou Namúlia, na Zambézia. Diz o nosso saudoso amigo, a pág. 30 do seu livro; «A Cultura do Chá feita pelos Portugueses na Zambézia», o que passamos a transcrever, pois ele como africanista de mais de meio século, foi pessoa competente, para elucidar os leitores que se interessem sobre o assunto.

Não há em toda a Zambézia região mais própria para a nossa colonização do que esta. Fica a uma altitude média de 700 metros, mas que vai ate 1000. Os ares são puríssimos, a água brota da rocha. Uma população de cerca de 300 portugueses vive patriarcalmente, sustentando-se de tudo o que as suas terras lhe possam dar. Há toda a qualidade de criação doméstica, hortas feitas nas ravinas onde sempre corre água fresca e que durante todo o ano dão várias hortaliças, e morangos frescos e apetitosos rosados e carnudos, metendo inveja aos de Sintra. O pão é de trigo ali semeado, sabrosíssimo, manipulado nas suas casas; os enchidos são dos porcos criados nos cercados.

Todas as pessoas que vimos e com quem falámos mostravam boas cores, agilidade de movimentos, perna e tronco ao léo, e não aquele amolecimento que em geral há nos climas depauperantes e quentes em demasia. As plantações, vastíssimas, obrigam os colonos a andarem muito para verificarem os seus pomares plantados em vários sítios. E, como vivem em clima temperado por as altas temperaturas serem raras gozam mais saúde do que os que habitam o litoral, mordidos pelo terrível inimigo do homem, o «anophelis» que aqui não se dá

Com a tal erva fabrica-se, como é geralmente sabido, uma bebida agradabilíssima, excitante, estomáquica, segundo rezam os Formulários, incompatível com vasilhas de ferro e com o sono — dos que dela abusarem.

Panorama Ferroviário Internacional

Escolha do tipo de carril para via estreita

Os engenheiros srs. Urbano Setembrino de Carvalho e Mário de Faria Melo Júnior publicaram um relatório sobre os Caminhos de ferro da Central do Brasil, de que extraímos o seguinte apontamento:

«1) — Como sabeis, são numerosos os tipos de carris empregados nos troços de linha de bitola estreita, compreendidos entre os pesos de 18 kg./m e 37 kg. (que corresponde ao perfil 75,40 da A. S. C. A. e é recomendado pelo Plano de Viação Nacional).

2) — Para calcular a resistência desse material quando solicitado pelas cargas móveis actuais necessitaria conhecer, de cada perfil, o momento de inércia e o momento resistente em relação à aresta do patim. Esses elementos, para a quase totalidade dos tipos, não existem calculados nos arquivos de Assistência Técnica. Seria preciso, portanto, calculá-los, o que levaria tempo e, consequentemente, atrazaria a apresentação do Estudo que determinastes.

3) — Todavia, aquela Assistência forneceu os elementos relativamente ao carril B (de.... 30,833 kg./m), cuja taxa de trabalho pude calcular. O resultado a que cheguei — e que está detalhado a seguir — torna prescindível a determinação dessa taxa para os carris de peso inferior ao do tipo B e, por consequência, de momentos de inércia e resistente inferiores. E' que já esse carril de 30.833 kg./m não está proporcionado à carga máxima que actualmente o solicita, conforme demonstraremos.

4) — Ao mesmo tempo verificamos as condições de resistência do carril de 37,2 kg./m que, conforme já acentuámos, é o recomendado pelas «Normas Técnicas» para os Caminhos de Ferro Brasileiros, organizadas pela Comissão de Revisão do Plano de Viação Nacional.

5) — Em todos os casos, consideramos a circulação das locomotivas «Texas» de via estreita, que possui o peso de 15 toneladas axiais, e é a solicitação actualmente mais disponível.

6) — Carris B (de 30.833 kg./m).

Aplicámos a conhecida fórmula aproximada para a determinação do momento fletor máximo, deduzida por Zimmermann:

$$M_{\text{máx}} = \frac{P}{4} a \frac{8m + 7}{4m + 10}$$

onde

$$m = \frac{6 \cdot E \cdot I}{C \cdot l \cdot b \cdot a^3}$$

sendo

P = carga estática por roda, em kg;

E = módulo de elasticidade do aço;

I = momento de inércia da secção transversal, em cm^4 ;

a = espaçamento de eixo a eixo das travessas dado em cm;

b = largura das travessas em cm;

l = semi-comprimento das travessas em cm;

c = coeficiente de balastro.

Para o carril em questão, supondo a carga de 15 toneladas (solicitação do Texas, de bitola estreita) usamos os seguintes dados numéricos:

P = 7.500 kg.

E = 21 + 105.

I = 731 cm^4 .

W = 117 cm^3 (momento resistente).

a = 50 cm.

b = 20 cm.

l = 100 cm.

c = 3.

Com êsses elementos resulta:

$m = 12,281$.

e

$M_{\text{máx.}} = 166.875 \text{ kg.} \cdot \text{cm.}$

e

$R = 1426 \text{ kg.} / \text{cm}^2$.

ou

$\text{Rest.} = 1426 \text{ kg.} / \text{mm}^2$.

7 — Esta é a taxa de trabalho, considerando-se, apenas, a carga estática. Para a determinação da resistência efectiva, deveremos introduzir as influências dinâmicas por intermédio do coeficiente de impacto. Já salientamos, oportunamente, não

existir na literatura técnica conhecida uma concordância quanto ao valor desse coeficiente. H. Parodi informa que, para o caso de tracção a vapor, é comum admitir a percentagem de 50%. Na falta de outros elementos adoptamos esse valor.

Nessa hipótese:

$$\text{Refet.} = 1.50 + \text{Rest.} = 1.50 + 1426 = 21,4 \text{ kg. /mm}$$

Considerando o limite de elasticidade igual a 36 kg. /mm² que é o fixado pelo Caderno de Encargos da Central — resulta o seguinte factor de segurança:

$$N = \frac{\text{Relast.}}{\text{Refet.}} = \frac{36}{21,2} = 1,68$$

Conclusão: Os carris de 30,833 kg. /m trabalham além dos limites razoáveis de segurança quando submetido ao carregamento indicado, já que o factor de segurança é inferior a 2, que é o admitido nas obras canónicas. Essas conclusões se agravarão, evidentemente, se considerarmos os carris usados e desgastados, que possuem momentos de inércia e resistente inferiores aos originais dos carris novos.

8) — Carris de 37,2 kg. /m.

Para as mesmas condições anteriores estabelecidas e para

$$I = 952 \text{ cm}^4$$

e

$$W = 163 \text{ cm}^3$$

resulta:

$$M_{\text{máx.}} = 170.625 \text{ kg. + cm.}$$

e

$$\text{Rest.} = \frac{M}{W} = 10,47 \text{ kg. /mm}^2$$

A resistência efectiva seria, então:

$$\text{Refet.} = 1,50 + 10,47 = 15,71 \text{ kg. /mm}^2$$

e, para o mesmo limite de elasticidade citado, o factor de segurança seria:

$$N = \frac{36}{15,71} = 2,2$$

Conclusão: — o carril está proporcionando à carga solicitante e atende, portanto, às necessidades do tráfego actual.

9) — As «Normas Técnicas» a que nos referimos, linhas atrás, ao mesmo tempo que fixaram o carril de 37,2 kg. /m para ser empregado nos troços principais da via estreita, estabeleceram o combóio — tipo de 20 toneladas axiais para essa mesma bitola. Parece-nos que o carril deve estar proporcionado à carga fixada para o combóio — tipo já que, no nosso entender, este deve significar mais do que o diagrama de carga para o cálculo das obras de arte. A ele devem ser referidos, quanto à estabilidade e resistência, todos os elementos de via permanente que poderão sofrer as influências de sua solicitação.

10) — Entretanto, parece que não foi esse o critério seguido pela Comissão que organizou as «Normas Técnicas», tanto assim que, para o carregamento de 20 toneladas axiais, o carril de 37,2 /m estaria trabalhando à taxa efectiva de

$$\text{Refet.} = 21 \text{ kg. /mm}^2$$

correspondente ao factor de segurança

$$N = \frac{36}{21} = 1,71$$

que é baixo.

11) — O carril de 39,7 kg. /m (perfil 80.40 de A. S. C. E.) submetido às solicitações do T. B. 20, trabalharia à taxa efectiva de

$$R = 18,9 \text{ kg. mm}^2$$

com um factor de segurança:

$$N = \frac{36}{18,9} = 1,9$$

muito próximo do que é geralmente aceitado.

12) — Entendo que o perfil 80.40 deveria ter merecido a preferência para a recomendação do Plano de Viação Nacional.

13) — Resumindo:

a) — Os carris de peso igual ou inferior a 30.833 kg. /m (tipo B) não estão proporcionados à solicitação de 15 toneladas axiais (locomotivas Texas);

b) — Os carris de peso igual ou superiores a 37,2 kg. /m (perfil 75,40) resistem satisfatoriamente às cargas de 15 toneladas por eixo.;

c) — Os carris de 37,2 kg. /m não estão proporcionados à solicitação do T. B. 20;

d) — Por este carregamento seria preferível adoptar o perfil 80.40 (de 39,7 kg. /m).



Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

José Casimiro de Almeida

O seu nome completo, o seu nome oficial era José Casimiro de Almeida. Depois, ao tomar, no Campo Pequeno, a alternativa com seu pai, Manuel Casimiro, outro grande cavaleiro, passou a ser José Casimiro. Em poucos anos, tornou-se o cavaleiro mais popular e querido das nossas praças. E o público, que o estimava a valer, entrou de reduzir-lhe o nome a uma sílaba só e passou a chamar-lhe simplesmente e carinhosamente: «Zé». Nem mesmo assim o seu nome deixou de ser expressivo e de ter personalidade desbordante.

José Casimiro tinha o dom de uma alegria comunicativa. Uma corrida de touros que não incluísse no cartaz o nome de José Casimiro — era uma corrida sem animação. Sabendo, como poucos, do seu ofício, juntando à valentia uma técnica invulgar, cavaleiro e cavalo pareciam uma só peça. Iniciada a corrida, entre aplausos frenéticos, José Casimiro empolgava a assistência com a sua arte e com a sua alegria.

Mas os homens nunca souberam, pobres deles!, prender nas suas mãos, para sempre, a mocidade que foge. E José Casimiro que foi o toureiro português mais popular da sua época, quis, por amor próprio, retirar-se a tempo. O seu nome desapareceu dos cartazes, nunca mais as praças ouviram o seu estribilho: «Eh real! Eh real!», mas, no entanto, o artista não tinha morrido na lembrança dos seus admiradores. Os grandes artistas envelhecem, é certo, mas não morrem de todo, pelo menos enquanto perduram as gerações que puderam admirá-los e aplaudi-los. A saudade é uma sobrevivência.

José Casimiro, que repousa no cemitério de Viseu, continua, porém, vivo na recordação de quantos o admiraram e de quantos tiveram a alegria do seu convívio.

Guilhermina Suggia

GUILHERMINA Suggia, nascida no Porto e que no Porto acabou seus dias, era um grande nome europeu e, sem dúvida, a maior violoncelista dos nossos tempos.

Reis e príncipes aplaudiram-na em noites gloriosas e muitas foram as Cortes que a receberam: a sua arte extraordinária ao mesmo tempo que lhe abria as portas doiradas da celebriidade, concedia-lhe também as honras de princesa.

Mas foi na Inglaterra que Guilhermina Suggia

encontrou o público mais carinhoso e mais fiel, privando com as mais nobres figuras aristocráticas e dos meios artísticos. Na «Tate Gallery», famoso museu de Londres, existe um belíssimo retrato de Suggia, que constitui uma eloquente homenagem a Portugal.

Os artistas da estirpe de Guilhermina Suggia representam e significam uma pátria. Os aplausos que ela provocou nos seus concertos — envolveram-na e lisongearam-na — mas atingiram também Portugal.

Teatro do Brasil

QUANDO traçamos estas linhas, anuncia-se a estreia, no Teatro Variedades, da companhia brasileira de comédias que tem à sua frente duas grandes actrizes: Alma Flora e Itala Ferreira, com a representação de uma peça de Joracy Camargo, escritor do país irmão que tem entre nós inúmeros admiradores, desde que, há quinze anos, Procópio Ferreira, com êxito extraordinário, representou no Ginásio o «Deus lhe pague».

Ainda a companhia não tinha chegado ao Tejo e nada menos nada mais de seis espectáculos se encontravam vendidos, o que é bastante significativo numa época em que se diz e prova que o público anda desinteressado pelo teatro, pela preferência que vem dando ao cinema. Não se trata, apenas, de um movimento de curiosidade e simpatia em volta de Alma Flora, pelo facto de ela ser portuguesa. O caso é outro. Além da simpatia pessoal dos artistas, o que contribui, em primeiro plano, para o êxito da sua companhia de teatro, é a novidade de caras diferentes e o interesse do repertório desconhecido.

A companhia brasileira traz-nos, além de artistas consagrados no Brasil, peças inteiramente novas e, que nos conste, nenhuma tradução.

Nós estamos fartos de traduções, de peças adaptadas, de domadores de sogras e outros bichos esquisitos. O público quer teatro, não apenas digestivo, mas que sirva também a cultura. As traduções e o teatro de baixa comédia têm-nos feito muito mal, têm estragado o público e desanimado os nossos escritores dramáticos.

Alma Flora vem representar teatro brasileiro. Isto vai constituir a base do seu êxito, à parte o valor dos artistas, todos eles consagrados, da companhia. Já não seria tempo de as nossas companhias nos darem teatro português ou, na falta deste, teatro estrangeiro do melhor? Cremos que sim.

Questões de Economia

Para as Grandes Empresas Ferroviárias

Sendo uma das finalidades da Gazeta o tratamento de assuntos referentes a Economia e Finanças, em suas relações com o problema dos Caminhos de Ferro, vamos de futuro publicar uma série de traduções de artigos que têm vindo insertos nas mais importantes revistas estrangeiras da especialidade. Aproveitamos, para isso, o interesse que o nosso redactor Vidal Caldas Nogueira tem manifestado por estes assuntos, tanto mais que está ligado a êles na sua qualidade de técnico dos caminhos de ferro. Para o número de hoje o prof. Caldas Nogueira fez uma síntese do ensaio «Transcendencia de la economía para las grandes empresas ferroviarias», notável estudo do engenheiro industrial, senhor João Maria Sandoval Campdera, publicado em «Ferrocarriles y Tranvias».

Dada a evolução da vida das empresas ferroviárias, é evidente que a direcção suprema das mesmas deve ser fundamentalmente económica e financeira. Basta actualmente, ao bom chefe de empresa — por mais técnicos e científicos que sejam os seus serviços — possuir um coeficiente de 25% de técnico, porque os restantes 75% completarão em si o ecómono e o financeiro. Não podem os chefes ser, como outrora, exclusivamente técnicos, porque a vida da empresa reclama embora modestos, bastantes conhecimentos práticos sobre organização, economia e finanças.

Em esquema sumário, a organização das grandes empresas podia definir-se assim, tendo em atenção os mais elevados cargos:

- Um Grupo directivo, cérebro orientador da Exploração;
- Um Director de Exploração, administrador geral de todo o trabalho e do capital de que dispõe a Rede Ferroviária, que como corpo orgânico e organizado executa o transporte, com o mais elevado rendimento económico;

c) Um Director Comercial, que estuda o mercado do transporte, e em contacto com o público cliente propõe a necessária evolução económica (industrial e comercial) da empresa;

d) Um Director de Estudos e Abastecimentos, que economicamente estude, ensaie e proponha as inovações e reconstruções técnicas em material fixo e móvel, fornecendo ao mesmo tempo — economicamente também — ao Director da Exploração as matérias primas, instalações e maquinaria nova amortizando a velha e antiquada.

É universalmente adoptada por todas as grandes empresas industriais esta organização, porque satisfaz as necessidades do mercado da livre concorrência; e sem dúvida alguma, acabarão por adoptá-la as grandes empresas ferroviárias, se não quiserem sucumbir ou viver precariamente, amamentadas constantemente pelo Estado. Lógico é supor que, a não ser por sua base monopolizadora é técnica, que trava a sua evolução até à livre concorrência económica, a haveriam também adoptado plenamente as grandes empresas ferroviárias; assim o fizeram as empresas de transporte por camiões e aviões, que, sem esse travão, se lançaram na conquista dos mercados do transporte, a despeito dos caminhos de ferro. Não se deve, no entanto, pôr de parte o facto de que cada sistema de transportes tem um mercado próprio que, em benefício das respectivas empresas e do público cliente, permitirá a mais perfeita coordenação.

Mas as grandes empresas ferroviárias para funcionarem tomam por base o fenómeno da organização e, daí, o problema torna-se eminentemente económico e financeiro; economicamente, portas adentro, e financeiramente, portas afora. Daqui a necessidade de um Grupo Directivo, cérebro orientador da exploração ferroviária, fundamentalmente económico — financeiro, incluindo neste Grupo o Director Geral da Empresa. E é preciso também a sólida formação económica e ferroviária dos Directores da Exploração, Comercial e dos Estudos e Abastecimentos, que, por méritos indiscutíveis, cheguem a tão altos cargos.

Provar a necessidade de sólida formação eco-

nómica por parte dos Chefes das empresas é o objectivo deste artigo.

* * *

A Técnica económica, como todas as Técnicas em geral, não é o «saber» peculiar da teoria, mas o «saber fazer» próprio da técnica científica ou ciência aplicada. E esse «saber fazer» económico necessário para os Chefes da empresa precisa sómente de conhecimentos teóricos elementares, que, unidos a uma formação prática no mundo económico dos transportes ferroviários, lhes permita focar e resolver acertadamente os problemas: *a concorrência no mercado e a produção económica*: Estes são, globalmente considerados, os problemas básicos que a vida de uma empresa tem por norma.

Pelo que respeita ao primeiro problema — o da concorrência no mercado — o mais elementar princípio económico exige:

Oferta = procura

Se se tiver em conta que o caminho de ferro vende serviços de transporte de passageiros e de mercadorias, isto é, unidades de tráfego / quilómetro, quando a oferta é maior que a procura no mercado — como aconteceu anteriormente à última guerra — é missão básica do Chefe da empresa não deixar arrebatar a sua oferta de transportes por outras empresas muito menos técnicas que as ferroviárias, mas muito mais comerciais e que, em contrapartida, sabem captar a simpatia do público cliente do transporte. E quando, pelo contrário, a oferta é menor que a procura — como sucedeu no após-guerra — a missão do Chefe de empresa é não sómente económica, mas também patriótica, dando incremento rápido a esta oferta até satisfazer totalmente a procura, mediante uma sábia administração e organização dos recursos de trabalho e do capital disponível para elevar ao máximo o seu rendimento em benefício de todos. Este problema é também, como vemos, menos de carácter técnico que económico.

A boa ou má organização do trabalho duma empresa, premissa indiscutível para que o capital económico se utilize, é simplesmente estar ou não administrada a empresa do ponto de vista económico. E, como Administrador Geral desse trabalho e do capital disponível, o Director de Exploração é executor do transporte sobre um

tronco e ramificações de vias disseminadas pela rede de todo o país, com segundos, terceiros..., etc., executores também, Directores das zonas ferroviárias em que se subdivide a Rede.

O Chefe de Empresa e o Director de Exploração executivo sobre todo esse corpo orgânico e organizado dispõem de dois braços: a Direcção Comercial, que mantém viva a procura, e a Direcção Técnica, que com as novas e mais modernas ofertas a esta procura, é auxiliar poderosa da primeira. Este triunvirato, a que preside o Chefe de Empresa, é norma que assinalam todos os tratados. E, para este labor económico de dar incremento à oferta e à procura apenas se deve atribuir ao Chefe de Empresa um coeficiente de 25% de técnico, porque o reclama um grande labor económico, em todos os seus aspectos: administrativo, comercial, financeiro, contabilístico, social, etc., com a visão global e conjunta de impulsionar a oferta e manter viva a procura do transporte, melhorando-o em velocidade, qualidade, segurança, preços, comodidades, etc.

Mas todo este incremento há-de estar subordinado ao problema da produção económica ou dos lucros da empresa que, como elementar princípio também, inexoravelmente é a essência vital da mesma empresa. Este problema traduz-se por:

Lucros = Receitas — Despesas

A conclusão a respeito do valor positivo ou negativo do Chefe de empresa dá-a a soma algébrica daquela igualdade: lucros da empresa; neles se condensa toda a sua actuação mais ou menos acertada. E, como estes lucros são o resultado de uma diferença, o problema reduz-se à vigilância das receitas de exploração e das despesas de exploração, com a habilidade necessária para que a diferença seja a maior possível. Colaborador directo nessa tarefa do Chefe de empresa é, como o dissemos, o Administrador Geral do Trabalho e do Capital disponível da empresa, para elevar ao máximo o rendimento de um e de outro; e, portanto, o número de unidades de tráfego vendidas, factor principal dos lucros. Este supremo executor do transporte actua como o Chefe de empresa sobre as receitas normais de exploração, crescentes com a maior quantidade de tráfego que efectue, e sobre as despesas normais de exploração tanto em retribuições ao trabalho, como na conservação e reparação do material fixo e rolante disponível.



Portugal e o Plano Marshall

Peritos portugueses dos caminhos de ferro vão visitar a América do Norte

Notícias de Paris informam que um grupo de peritos dos caminhos de ferro de 12 países da Europa ocidental, incluindo Portugal, reunir-se-á dentro de breves dias na capital francesa, a fim de completar os planos finais para uma visita de estudo aos caminhos de ferro norte-americanos.

Trata-se do maior grupo organizado dentro do programa de assistência técnica que, sob a égide do Plano Marshall, vai visitar os Estados Unidos.

A visita, que durará seis semanas, começará por Nova York, em 10 de Setembro próximo. Durante ela os peritos estudarão as técnicas modernas americanas que possam ser aplicadas na Europa para aumentar a eficiência do sistema de transportes que, do monte de destroços deixados pela segunda guerra mundial, foram restaurados até à sua quase normalidade, com o auxílio do Plano Marshall.

Este plano internacional é patrocinado pela Organização de Cooperação Económica Europeia (O. E. E. C.), pela Administração de Recuperação Económica (E. C. A.) e pelos governos da Alemanha, Bélgica, Dinamarca, França, Grã-Bretanha, Grécia, Holanda, Itália, Noruega, Portugal, Suécia e Turquia. De Portugal vão os engenheiros, srs. Custódio Azevedo Nazareth, Augusto Frederico de Moraes, António Moreira de Andrade e Francisco de Almeida e Castro. Os funcionários do Plano Marshall dizem que a reabilitação dos caminhos de ferro da Europa ocidental — plano de prioridade no Programa de Recuperação Económica do pós-guerra — está a desempenhar um papel vital no desenvolvimento da produção industrial e agrícola e no comércio inter-europeu.

Imprensa

«NOTÍCIAS DA FIGUEIRA»

Entrou em novo ano de publicação o semanário *Notícias da Figueira*, de que é proprietário e Director técnico o nosso prezado amigo sr. Carlos Baptista.

Paladino dos interesses da Figueira da Foz, este semanário marcou na imprensa regional uma posição honrosa e brilhante.

As nossas felicitações.

Linhos Estrangeiras

CANADÁ

Em Julho as receitas brutas dos Caminhos de Ferro Nacionais Canadianos foram de 47.770.000 dólares, isto é, mais 7.181.000 que no mesmo mês do ano passado, e o rendimento líquido atingiu no primeiro semestre 16.494.000, isto é, mais 15.554.000 que no período correspondente de 1949.

ESPAÑA

Está quase concluída a nova estação de Fuentes de Oñoro e muito adiantados os trabalhos da de Valência de Alcântara. São dois edifícios vastos e dotados com o maior conforto para os passageiros e para o pessoal ferroviário.

Dentro em pouco os passageiros idos de Portugal, terão assim, ao atravessar a fronteira, a melhor impressão do progresso dos caminhos de ferro espanhóis.

O que todos devem saber

Câmbio de divisas para os turistas em Espanha

Da embaixada de Espanha recebemos a seguinte nota

«Para orientação dos turistas portugueses que viajam por Espanha, resumimos aqui as disposições recentemente publicadas em Espanha no que respeita às divisas.

Os viajantes que cheguem ao país vizinho poderão levar consigo, em notas do Banco de Espanha, até 10.000 pesetas por pessoa.

Poderão levar além disso qualquer quantidade de divisas estrangeiras, sem outra obrigação além da de declarar na alfândega à entrada; a alfândega entregará um documento com o qual sempre lhes será permitido justificar a propriedade legal das ditas divisas, vendê-las segundo as normas detalhadas em seguida e reexportá-las livremente quando saiam de Espanha.

Poderão cambiar em Espanha por pesetas os cheques de escudos portugueses, dólares U. S., libras esterlinas, francos franceses, marroquinos, suíços e belgas, florins e coroas suecas e dinamarquesas. E, se se tratar de notas, só poderão ser cambiados os escudos portugueses, dólares americanos, francos suíços e francos belgas.

O câmbio destas divisas poderá realizar-se na Bolsa, à cotação livre, ou no Instituto da Moeda e em qualquer banco à base da última cotação conhecida da Bolsa. Também poderão cambiar-se nas delegações da fronteira e aeroportos do dito Instituto e nas agências de viagens e hotéis autorizados para esse efeito. Em tais casos o tipo do câmbio será fixado semanalmente pelo Instituto da Moeda, o qual para esse efeito atenderá à cotação média dada pela Bolsa livre durante a semana anterior.

O câmbio fixado pelo Instituto para a semana foi de 137 pesetas e quatro centavos para cada 100 escudos portugueses, o que coincide aproximadamente com os câmbios que regularam na Bolsa livre nos primeiros dias do seu funcionamento.

A saída de Espanha os viajantes poderão levar consigo até 2.000 pesetas em notas do Banco de Espanha e deverão ser portadores das mesmas divisas com que entraram, deduzidas naturalmente as quantidades que hajam cambiado durante a sua estadia no país».

Pelo mundo fora . . .

Por JORGE RAMOS

Antologia

A Mina da Ciscónia

Como é que Henrique Melgar descobriu, com tão patriótica oportunidade, a inesgotável mina da Ciscónia? Foi dar um passeio pelo Monte Pelado no mesmo dia em que tinha de pagar uma factura de mil pesetas. Não poderia dar explicação alguma ao facto de estar às cinco horas em ponto a três quilómetros da cidade, tendo dito na véspera ao seu criado: Amanhã, das cinco para as cinco e um quarto, procure-me em minha casa, para receber o seu dinheiro.

Foi ter ali como poderia ter ido parar a qualquer outro lugar.

Quando atirou fora a ponta do cigarro, quis apagá-la com a bengala. Desfê-la e, maquinalmente continuou escarafunchando o solo até abrir um pequeno buraco. Inclinou-se, apanhou uma pedrinha, examinou-a com curiosidade; continuou a cavar franzindo o sobrecenho e com um clarão nos olhos guardou no bolso três ou quatro calhaus...

A princípio ninguém quis acreditar. Todos se lembravam que houve ali, anos atrás uma oficina onde se ferravam cavalos, e disse-se que Melgar descobrira o depósito onde o ferrador deitava as escórias. O certo, é que, dentro de semanas apareceram no lugar uns homens que começaram a cortar fatias de montanhas, e partiram em todas as direções zórras carregadas duma espécie de areia negra. Quase pode afirmar-se que não ardia nunca, mas isto era o que convinha, porque nas poucas vezes em que se conseguiu levar ao rubro aquele produto, botou dele uma densa nuvem de fumo verde-negro de tão asfixiante cheiro que até os homens habituados a beber aguardente tossiam como velhos e lacrimejavam como crianças. Na impossibilidade de saber o que era aquilo, convencionou-se aceitá-lo como carvão.

A Companhia Iberinense de Caminhos de Ferro era um dos seus principais clientes. As carruagens começaram a saltar como cangurus. Os revisores, negros de fumo, amedrontavam os passageiros, e quando o comboio parava numa estação o chefe abraçava comovidamente o maquinista, como se abraçava um amigo que não esperávamos a tornar ver.

Ao cabo de anos as máquinas pegavam-se nas subidas, e mediante o pagamento duma taxa suplementar, os passageiros obtinham licença para as empurrarem até ao alto. As locomotivas paravam de repente no meio das charnecas, e alguns viajantes afirmavam ouvi-las suspirar como se lamentassem a sua sina. Quando isto acontecia, o fogueiro abandonava o seu posto, e caminhava lentamente, ao largo do immobilizado comboio, salmodiando com voz fatigada:

— Há por aí alguém que tenha jornais velhos ou alguma coisa que se possa queimar?

Como os cães esquimós, que á falta de melhor se alimentavam de couro curtido, as locomotivas daquela época arrancavam fôrças dos mais estranhos objectos, até do carvão de Henrique Melgar, cujo destino ninguém suspeitaria que fosse o de servir de combustível. Eu não saí então de Iberina. Mas ouvi contar que uma máquina parada há trinta horas num descampado, se moveu sobre os carris e

abalou, seguindo com ansiedade um ferroviário que teve a ideia de caminhar diante dela pela linha, levando na mão um pedaço de autêntico carvão de Cardiff...

Wenceslau Fernandez Florez

Em letra redonda

Na ceia anual do pessoal das empresas ferroviárias dos Estados Unidos, que se realiza no feriado consagrado a Washington em todo o país, foram consumidas 6.500 libras de salada de batata, 5 toneladas de leitão assado, 12.000 ovos e 12.000 fatias de pão, 240 libras de manteiga, 2 toneladas de presunto, 12.000 porções de queijo, etc.

(«The Emancipator» — Texas)

Foi preso e multado em Nova York um canadiano por ter deixado durante 24 horas dentro dum armário numa estação de caminho de ferro, dois gatos que com os seus miados atraíram a atenção dum guarda.

(«El Estandarte» — Iquitos)

Causou estranheza numa estação de caminhos de ferro em Chicago, o facto de se ter apeado ali o senador Douglas em palmilhas. Durante a noite, um gatuno roubara-lhe os sapatos.

(«El Nuevo Diário» — Montevideu)

Em Nova York foram pronunciados os directores de três importantes empresas, por exportarem material de caminho de ferro para a Checoslováquia com a documentação indicando a Suécia como país de destino.

(«El Clamor Púlico» — Guyaquil)

Um olho magnético inventado por ferroviários da Pensilvânia, regista nos automóveis a proximidade de comboios, e ainda aplica, por um mecanismo especial, os freios, quando o motorista vai adormecido ou esteja distraído.

(«Unicornio» — La Plata)

O escritor americano Artur Miller, vencedor do Prémio Pulitzer 1950, viveu na sua infância no sítio mais pobre de Harlem, e foi carregador nas docas e ferroviário, antes de tornar-se um dos mais lidos escritores dos Estados Unidos.

(de «La Bouteille à la Mer» — Paris)

Riso ferroviário

Durante a viagem de lua de mel na ida:

Ela: — O revisor disse que este túnel é o maior da linha. Ele: — Disse, mas o pior é que as lâmpadas vão acesas... No regresso: Ela: — Vamos entrar agora naquele túnel muito grande. Ele: — E não acenderam as lâmpadas como deviam. Pouca vergonha da companhia e de empregados.

(«Dimanche Illustré»)

Jardim Zoológico de Lisboa

Inauguração de novos melhoramentos

Desde a tarde de 25 de Julho, o parque das Laranjeiras conta com novos e importantes melhoramentos com que muito se valorizou aquele já maravilhoso jardim, que foi um dos maiores encantos de Manuel Emídio da Silva — um grande realizador — e constitui actualmente uma das mais belas preocupações de seu filho, o sr. Prof. Fernando Emídio da Silva, alto espírito de artista, a quem um outro artista, o arquitecto Raúl Lino, tem dado uma colaboração desinteressada e cheia de beleza.

Evidentemente que a estes nomes há que juntar muitos outros, os nomes das pessoas que, por amor a Lisboa, têm contribuido notavelmente para o engrandecimento do formoso parque. Entre os grandes e mais recentes amigos do nosso «Zoo» há que incluir também o sr. eng.º José Frederico Ulrich, ilustre ministro das Obras Públicas, que interveio com a sua competência na reconstrução da ponte pênsil, e encarregou o sr. eng. Edgar Cardoso de dar realidade ao seu propósito. A reconstrução da ponte pênsil foi um dos melhoramentos inaugurados.

Os outros melhoramentos foram: a Esplanada da Selva, cujo projecto é da autoria de Raúl Lino; o novo cerrado do elefante, que é a aplicação do recinto antigo, com o aproveitamento e reajustamento da velha casa, para onde irá residir o elefante pequeno; e, finalmente, a Aldeia dos pequeninos, no Jardim dos Pequeninos, uma outra realização feliz de Raúl Lino.

A inauguração destes melhoramentos reuniu um grande número de convidados e entre os quais o sr. Ministro das Obras Públicas e muitas senhoras.

O sr. Dr. Fernando Emídio da Silva, durante o chá oferecido na nova esplanada, depois de elogiar a colaboração valiosa do sr. Ministro das Comunicações e do engenheiro Edgar Cardoso, e arquitecto Raúl Lino, referiu-se ao Dr. Alfredo da Cunha e à predilecção que o falecido jornalista e ilustre poeta tinha pelo local da esplanada, em cuja honra se erguia agora, ali, um artístico banco. O sr. engenheiro José Frederico Ulrich disse, em breves palavras, que o Jardim Zoológico lhe merecia um grande interesse e que a obra ali realizada pelo sr. Professor Fernando Emídio se impunha à gratidão e à consideração dos habitantes de Lisboa.

Estas reuniões no Jardim Zoológico, por ocasião da inauguração dos seus repetidos melhoramentos, constituem, sempre, verdadeiras festas mundanas, das mais encantadoras que se realizam em Lisboa.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Agosto de 1900)

A Grande Festa de Lisboa

Continuam as reuniões da comissão camararia, conjunta com os representantes do commercio, industria agricultura, imprensa, sport, etc, para o estudo dos meios de levar á realização, a criação de uma grande festa annual que chame a Lisboa grande concorrência de forasteiros.

Na sessão de 8 do corrente discutiu-se a época em que esses festejos se devem realizar e ficou fixado, como era razoável, o mez de maio.

Pela proposta do vereador sr. Dias da Silva os dias escolhidos devem ser os primeiros d'esse mez, mas, como o director alli propoz e no que foi appoiado pelo sr. Patrocínio Marques, vereador e outros membros da comissão, seria preferivel localisar os festejos principaes nos ultimos, isto porque é sabido que a maior garantia de bom tempo cresce quanto mais nos approximamos do estio, e porque uma festa d'estas precisa de um mez ou mais preparativos e construções, e não é prudente começar os trabalhos em abril ou em março em que ha a quasi certeza de que elles serão prejudicados pela chuva..

Não dizemos isto por oposição á festa nem á proposta de que somos defensores com todo o entusiasmo que temos sempre — talvez mesmo fóra do vulgar, no paiz — por todas as ideias que representam um progresso, um melhoramento, mas para que fique publico um parecer que o futuro dirá se era ou não prudente.

Nem tão modesta observação pôde prejudicar o andamento dos estudos para a grande festa que está perfeitamente decidido se faça, e se fará, podendo assegurar quem tem palpitado os elementos com que se conta que elles são de sobra para se conseguir o que se tem em vista e mais ainda.

Na sessão da comissão de 8 do corrente o sr. Dias da Silva referindo-se com grandes elogios ao nosso jornal, propôz que na acta se lhe consignasse um voto de louvor pelo que temos aqui pugnado pela festa da cidade.

A presidencia, confirmando as elogiosas palavras do proponente referiu-se nos mais lisongeiros termos a esta *Gazeta*.

Favores immerecidos são estes, porque n'este assumpto, como em todos que interessam ao paiz, estamos sempre ao lado dos que trabalham para o bem geral; e não porque entendamos praticar acto meritorio, mas porque temos este procedimento como dever de jornalista e de portuguez.

Abrimos secção a respeito da festa de Lisboa, e em artigos successivos trataremos sempre d'ella, auxiliando esta louvável iniciativa em tudo que estiver ao nosso alcance.

Pouco valemos, mas os pequenos grãos d'areia não são despresaveis na construccion dos grandes palacios.

A «Tarde» e outros jornais

Voltou o nosso colega «Tarde» a cortar do nosso jornal o horário dos combóios, publicando-o continuamente como *seu*, isto é, sem dar sequer um cavaco.

É uma feia acção.

Desta vez não poderá desculpar-se, como fez há tempos, pretextando tê-lo recebido assim da Direcção da Companhia, porque podemos desde já dizer-lhe que isso não é verdade.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 169, II série, de 22 de Junho, publica o seguinte:

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director-geral de Caminhos de Ferro, para conhecimento das disposições do Decreto n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933:

Faço público que no dia 11 de Agosto próximo, pelas 15 horas, na Câmara Municipal de Matosinhos, se há-de proceder à venda, em hasta pública, de uma parcela de terreno considerada sobrante, com a superfície de 93^m²,85, localizada entre os quilómetros 12,353,00 e 12,367,00 da linha férrea de cintura do Porto, freguesia de Leça do Balio, concelho de Matosinhos, distrito Porto, confrontando ao norte com António Ferreira, ao sul com António Francisco da Cunha, ao nascente com o caminho de ferro e a poente com António Ferreira, sendo a base de licitação de 18\$ por metro quadrado.

São citados, nos termos do artigo 6.º do decreto acima citado, os proprietários confinantes atrás mencionados, os quais têm o direito de opção e de requerer o que tiverem por conveniente para a aquisição da referida parcela de terreno.

O «Diário do Governo», n.º 175, II série, de 29 de Julho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta de liquidação da garantia de juros da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao 2.º semestre do ano de 1949 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 322,345\$04 como liquidação desta garantia.

O «Diário do Governo», n.º 177, II série, de 1 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta de liquidação da garantia de juros da linha férrea de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, referente ao 2.º semestre do ano de 1949 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a importância de 10.487\$24, como liquidação desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção-Geral de Cami-

nhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Tua a Mirandeia, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativa ao 2.º semestre do ano de 1949 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a importância de 14.873\$59, como liquidação desta garantia.

O «Diário do Governo», n.º 174, II série, de 28 de Julho, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 87, da construção de um dormitório para pessoal de exploração e de duas moradias na estação de S. Marcos, de que é adjudicatário Manuel de Sousa, aprovar o referido auto, e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 182, II série, de 7 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que seja declarada sobrante e alienável uma parcela de terreno, com a superfície de 1:496,70 metros quadrados, situada entre os quilómetros 118,200,00 e 118,304,50 da linha férrea da Beira Alta.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia e concelho de Nelas, do distrito de Viseu, e confronta a norte e poente com o caminho de ferro e a sul e nascente com António Martins Pinto.

A venda desta parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

Esta portaria substitui e anula, para todos os efeitos, a portaria de 28 de Agosto de 1923 publicada no *Diário do Governo* n.º 202, 2.ª série, de 31 de Agosto do mesmo ano

O «Diário do Governo», n.º 183, II série, de 8 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 86, de construção de casas para pessoal, tipo A, de duas famílias, nas estações de Baleizão, Pias e Moura, de que é adjudicatário José Eusébio Gonçalves, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 137, III série, de 15 de Junho, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 8 do corrente mês desta Direcção-Geral o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, estabelecendo bilhetes especiais de ida e volta das estações e apeadeiros da linha do Sueste para a ponte do Guadiana.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 8 do corrente mês desta Direcção-Geral o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, estabelecendo até 31 de Outubro próximo futuro o preço de \$60 por tonelada e quilómetro para as remessas de cerveja e bebidas gasosas e refrigerantes expedidas em pequena velocidade, tanto no regime de detalhe como no de vagão completo.

O «Diário do Governo», n.º 138 III, série, de 16 de Junho, publica o seguinte:

Por ter sido publicado com inexactidão no *Diário do Governo* n.º 125, 2.ª série, de 31 de Maio próximo findo, a p. 2890, novamente se publica o seguinte despacho:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 17:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 10, de grande velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é anulado o artigo 5.º desta tarifa, que estabelece que a mesma sómente é aplicável a remessas expedidas com portes pagos à partida.

O «Diário do Governo», n.º 149, III série, de 29 de Junho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 22 do corrente mês de S. Ex.º o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a permitir que os cereais e legumes secos possam ser agrupados para efeito da constituição do carregamento de vagão completo, com o fim de beneficiarem das disposições aplicáveis da tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade.

O «Diário do Governo», n.º 153 III série, de 4 de Julho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados por despacho de 29 do corrente mês desta Direcção-Geral os projectos, apresentados pela Sociedade Estoril, da tarifa especial n.º 9, passageiros — viagens de grupos em combóios regulares, e do aviso ao público anunciador da mesma tarifa.

O «Diário do Governo», n.º 154, III série, de 5 de Julho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:565, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 30 de Junho próximo findo, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a conceder redução nos preços de transporte, em determinado percurso, de minério de chumbo não designado.

O «Diário do Governo», n.º 155, III série, de 6 de Julho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por

despacho de 1 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, estabelecendo o preço especial de 105\$ por tonelada para o transporte em pequena velocidade e no regime de vagão completo de remessas de alfarroba da zona do Algarve para o Barreiro.

O «Diário do Governo», n.º 159, III série, de 11 de Julho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 5 do corrente mês desta Direcção-Geral o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a ampliar até 31 de Outubro próximo a concessão, estabelecida no aviso B 66, de 4 de Fevereiro último, do preço de \$50 por tonelada e quilómetro para o transporte de laranjas, tangerinas e limões destinados às estações de Lisboa.

O «Diário do Governo», n.º 160 III série, de 12 de Julho publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 6 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a conceder bónus, em determinadas condições, nos preços de transporte de remessas constituídas por brita em pedra ou em pó, alterando também o bónus actualmente concedido pelo aviso ao público Te. n.º 11, de 22 de Dezembro de 1949, às remessas de minério de manganésio não designado.

O «Diário do Governo», n.º 161, III série, de 13 de Julho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 7 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é estabelecido temporariamente o preço de \$50 por cada tonelada e quilómetro para o transporte de melões e de melancias em grande velocidade.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

O sr. Capitão José Agapito da Silva Carvalho, Governador Geral de Angola, visitou recentemente os trabalhos de alargamento da via do Caminho de Ferro de Moçamedes e Posto Experimental do Caracul.

MOÇAMBIQUE

No dia 29 de Junho, o sr. Governador-geral de Moçambique inaugurou o novo troço da linha férrea de Lúrio a Cuambo. Assistiu também ao acto o sr. Eng.º Pinto Teixeira, Director dos Portos e Caminhos de Ferro.

Recortes sem comentários

«Laurentina» e o seu filho adoptivo

Garantimos que esta é muito recente e aconteceu. Portanto, não é disco voador. Creiam que não é.

Nas dependências do edifício do Comando da Polícia de Segurança Pública de Lisboa, há uma bichana — a gata «Laurentina» — que, pelos modos, é menina-bonita e muito querida lá da casa. E aí de quem lhe tocar. Vai logo parar ao calabouço.

Uma das muitas almas generosas que andam por aquela Lisboa, encontrou um cãozinho recém-nascido, com os olhos ainda cerrados, que uma das muitas almas danadas que também por lá vegetam, tinha abandonado em qualquer escada.

Perante o vivente, o generoso achador não hesitou. Tomou o nas suas mãos e resolveu apresentá-lo na polícia do Governo Civil, onde pediu carinhoso socorro para o animalzinho.

O oficial de serviço, homem de coração — cujos sentimentos caritativos e humanitários deixou largamente demonstrados — viu-se em presença de um problema singular — tão singular que deve ser o primeiro de esta natureza que surge na continuidade constante da função de um oficial de serviço no dito Comando-Geral.

Porém, a singularidade do caso também o não fez hesitar. Impunha-se alimentar o bichinho. Mas como? Onde arranjar uma «ama», pois que de um lactante se tratava?

Ora, muito simplesmente; a «Laurentina» — a gatinha das gentes da Segurança — desde há algumas escassas horas que era parturiente e guardava o leito com a sua prole. Imediatamente foi nomeada mamã adoptiva do cachorrinho.

Embora com uma pontinha de receio, o «intruso» foi colocado junto da gata. Esta farejou-o, lambeu-o, puxou-o para si, bichanou-lhe qualquer coisa aos ouvidos e, meigamente, ajeitou-o com o carinho de mãe junto das tetas bem atestadas de leite! «Laurentina» compreensivelmente havia-se integrado na ideia altruista do seu oficial. O cãozinho estava solenemente perfilhado por uma gata, com grande espanto dos observadores da cena!

E que cena tão deliciosa! Quanto gostaríamos de a ter presenciado!

Não podemos deixar de dar o devido destaque ao facto de o caprichoso acaso ter feito reunir três (?) personagens, que, parecendo muito diferente e agido sob influências de ordem moral, estranhas entre si e próprias do meio ambiente de cada um, contudo se revelarem possuidores, em comum e em acentuado grau, dos nobres sentimentos humanitários e da caridade, mutuamente dominados pela faceta que é padrão da acção praticada: a seriedade com que encararam este caso de rua e de polícia, que a tantos — sabese lá! — desinteressaria. É consolador quando se verifica que a tríplice reunião do humanitário achador, do generoso oficial e da carinhosa felina, possibilitaram a prática de um acto tão dignificante para os três protagonistas referidos.

Depois de isto, continuem — se assim o entenderem — na teimosia de dividir os animais em racionais e irracionais. Qual história! O que há neste mundo é o animal-homem e... os outros animais. Assim é que consideramos certo e adequado aos factos.

E por último, senhores, perdõem-nos se porventura se escandalizaram com a quebra das rígidas leis das convenções, ao atribuirmos personalidade à «Laurentina», bichana

tão humanitária quanto carinhosa, que nos deu lição de peso e para pensar.

(Do *Diário do Alentejo*)

MENDES NAZARETH

Abaixo o palavrão!

Caro amigo, permite-me que ponha agora à tua consideração um outro assunto que embora pareça de pouca importância, realmente a têm — o palavrão!

Deus ao criar o homem deu-lhe um dom natural que é o mais belo ornato seu, o dom da linguagem, isto é, a faculdade de poder comunicar com o exterior, de manifestar os seus pensamentos e afectos.

Quantos, como tu, que dizendo-se bem educados, empregam essa linguagem que os contradiz completamente.

Não é difícil encontrar e ouvir entre rapazes que se apresentam como civilizados, frases como esta: «Eh pá! aquele gajo é que é um tipo!...» Isto é vergonhoso e chega a ser ridículo.

Estes só mostram exteriormente sem querer, o que lhes vai no interior.

Mas poderás tu dizer... Creio que isto é uma coisa tão natural e tão sem importância... Não, caro amigo, isto não pode chamar-se coisa sem importância, porque a tem realmente.

Quando te sentires inclinado a empregar essa linguagem imagina-te diante duma pessoa a quem deves todo o respeito.

Se assim fizeres, nunca te sairão da boca essas palavras que tornam ridículo quem as emprega. Se assim não fizeres agora, em vão o procurarás fazer mais tarde.

(Do *Notícias da Covilhã*)

Fala-se de Turismo

Tratando, em «aviso prévio», da crise de turismo, em Portugal, disse o ilustre deputado Sr. Dr. Cancela de Abreu

«Como indústria, o turismo é, por si só, vasto e múltiplice em aspecto; e à sua volta gravitam muitas outras que nela se apoiam, dela dependem e exclusivamente vivem com todo o seu cortejo de actividades. Por isso, o turismo sob os aspectos económico e financeiro, é uma importantíssima fonte de riqueza pública; e, como manancial invisível de «divisas», pode influir grandemente na balança de pagamentos, a tal ponto que, em alguns países, já tem chegado a diminuir o seu déficit em quarenta por cento ou mais.»

Para além da importância económica e financeira, o desenvolvimento do Turismo constitui um poderoso elemento de cultura e elevação social, mesmo um factor de grande eficiência nacional, porque coloca o país em contacto consigo mesmo, com os seus valores, com as suas tradições. É, sob este aspecto, uma revelação da personalidade nacional.

As Comissões de Iniciativa e as Comissões Municipais que se lhes seguiram, não realizaram a obra que delas se esperava.

A sua actividade, sem orientação definida, sem preparação científica e técnica, foi, como não podia deixar de ser, episódica, empírica, sem conceito e sem visão.

É preciso que o seu trabalho seja confiado a organismos convenientemente preparados e justamente remunerados, para que possam obedecer a um conjunto de princípios e regras, que mostrem, na prática, eficácia das iniciativas,

o que, em verdade, o turismo é na sua essência: uma ciência e uma arte, que, por isso, demanda vocação e aprendizagem ou preparação nos que o dirigem e orientam.

Justiça a todos

Seria, porém, injustiça afirmar, como já se tem feito, que todo o esforço das Comissões de Iniciativa e das Comissões Municipais foi perdido e baldado.

Para se ajuizarem as acções dos homens, é preciso colocá-los no condicionalismo político, económico e social em que elas se realizaram. Deve se ter em conta o grau de adiantamento em que se encontrava a ciência e a técnica, que os dirigia e comandava a preparação especializada dos que receberam o encargo de as realizar.

Não foi brilhante a obra daquelas comissões? Poderiam os homens que as compuseram levar a efeito iniciativas mais vastas, mais criteriosas, mais eficientes?

Se tivermos em conta, para a justa apreciação dos factos e das pessoas, o condicionalismo em que decorreu o seu trabalho, devemos dizer que na Guarda se fez uma obra valiosa, denunciando, nos seus agentes, espírito bairrista, dedicação e vontade de acertar.

Mesmo, tendo em consideração todo aquele condicionalismo, talvez se pudesse ter feito algo mais... Mas o que se fez, fez-se em estreitas condições de trabalho, com reduzidos recursos financeiros, com apertados instrumentos de eficiência.

Levantou-se o Hotel de Turismo, receberam-se e dirigiram-se grupos de turistas nacionais e estrangeiros, tornaram-se mais conhecidos os nossos valores, as nossas belezas, a nossa história, a nossa personalidade regional e cidadina.

(De *A Guarda*)

A propósito de um Problema Nacional

Lemos há dias, num jornal diário, extenso artigo, em tipo miúdo, focando os efeitos do encerramento das tabernas ás 22 horas. Deseja o seu autor demonstrar os seus inconvenientes e a injustiça do decreto, recentemente publicado no «Diário do Governo», e considera, e muito bem, o caso, um Problema Nacional.

Entre as muitas considerações apreciativas, diz o articulista que «a taberna tem sido, é e acredo que será ainda por algum tempo, o divertimento e o repouso nacional, por excelência».

Como é possível conceber tal enormidade? Onde está o divertimento e o repouso? Então é na tasca ou na taberna «chupando» permanentemente copos de vinho, gastando estupidamente o dinheiro no mesmo líquido e ainda nos jogos e nas apostas; embriagando-se constantemente, provocando desordens e sofrendo depois as consequências do «bom» ou «mau» vinho, que está o repouso nacional?! As tabernas nunca deram pão aos seus frequentadores, simplesmente os guiam para mau caminho. E quem vem a sofrer-lhe as consequências é o seu lar familiar. E onde está o «repouso nacional» do homem metido num tasco, obsorvendo o desgraçado ambiente do tabaco e do álcool, numa atmosfera grosseira de vagabundos dos que, por vezes, ali dormem, a trôco da limpeza no dia seguinte?

Não é necessário grande inquérito para se verificar a veracidade do que escrevemos.

Temos que comentar ainda, discordando da opinião do autor de *A taberna e o seu horário*. Escreveu ele: «Nas aldeias e nas vilas, os homens juntam-se nas tabernas, e estreitam o seu convívio a troco de copos de vinho». Estreitam o convívio a troco de copos de vinho, que, azêdo, é trocado por socos, pontapés ou facadas, e redonda sempre em funestos resultados.

Mais ainda: — «A taberna é, evidentemente, frequentada na generalidade, pelas classes mais desfavorecidas, isto é

pelas menos remuneradas. Precisamente por aquelas classes que não podem materialmente falando, frequentar os cinemas, os teatros, ou quaisquer outras distrações do mesmo género e efeito».

Supomos que o autor do artigo ao falar das classes mais desfavorecidas ou menos remuneradas quer referir-se ás classes operárias. Ora a verdade é que, estas, em relação á classe média, lhe estão superiores em vencimento. E não é a classe média que, aos sábados e domingos, enche os cinemas, os teatros, e todos os divertimentos do nosso País.

Em relação ao actual nível de vida devemos observar que a classe média goza bem modestamente a vida e não pode festejar um aniversário em sua casa, com o vencimento que, dificilmente, chega ás despesas da mercearia e da renda de casa.

Não comentamos a parte final do artigo, pois a nossa mentalidade não cura aqui da política e temos receio de dar «bota». No entanto, gostaríamos que o autor nos explicasse como foram as Casas do Povo vencidas pela taberna.

(De *A Voz*)

C. D'ORNELLAS

A Lei de Banimento

A sessão de ontem, na Assembleia Nacional, pode considerar-se histórica. Pela revogação da Lei de Banimento da Família Real, podem agora viver permanentemente em Portugal, Sua Majestade a Rainha Senhora Dona Amélia de França e Portugal; o Chefe da Casa de Bragança Senhor D. Duarte de Bragança, sua esposa a Senhora D. Maria Francisca de Orleães e Bragança: os filhos do casal, os Príncipes Senhores D. Duarte João, D. Miguel e D. Henrique e ainda as Infantas irmãs do Senhor D. Duarte, as Senhoras D. Filipa, D. Benedita, D. Isabel, D. Mariana, D. Maria Antónia e D. Adelaide de Bragança.

Das Infantas irmãs do Senhor D. Duarte, são solteiras e portanto de nacionalidade portuguesa, as senhoras D. Filipa e D. Benedita e casadas com estrangeiros, as restantes.

Há ainda, também, pelo menos, um bisneto de D. Miguel I, o Senhor John de Bragança, aviador da «Pan-América», filho do Príncipe D. Miguel, irmão mais velho do Senhor D. Duarte, que renunciou aos seus direitos ao trono de Portugal, casando com uma senhora americana, de quem teve aquele filho.

E como a Lei de Banimento de Dezembro de 1834, não especifica que os descendentes de D. Miguel I, que percam a nacionalidade portuguesa, podem viver no nosso País, só agora legalmente podem estar em Portugal Suas Majestades a Imperatriz Zita, da Áustria, a Rainha Isabel da Bélgica e a Grã-Duquesa Adelaide do Luxemburgo, todas netas de El-Rei D. Miguel I e o Rei Leopoldo III da Bélgica e seu irmão o Príncipe Regente Carlos, estes bisnetos daquele soberano português, e ainda os filhos do Rei da Bélgica.

É interessante, porém, notar que a Imperatriz Zita viveu em Portugal, na ilha da Madeira quando após a guerra de 1914-18 a seu marido o Imperador Carlos foi fixada residência naquela nossa ilha.

Quanto à Rainha da Bélgica esteve entre nós em 1923 na companhia de seu marido o Rei Alberto I e de seu filho o actual Rei Leopoldo, a convite oficial do Presidente da República Portuguesa, então o Dr. António José de Almeida. Depois disso a viúva do heróico Rei dos Belgas já voltou ao nosso País, o mesmo acontecendo com seu filho o actual soberano belga, que ainda há poucos meses esteve entre nós, bem como seu irmão o Príncipe Regente Carlos.

De igual modo a Grã-Duquesa do Luxemburgo também durante a última guerra esteve na terra de seus avós. Estes casos «ilegais» foram consequência da lei de 1834 que, por rigor excessivo, foi de todo impraticável em toda a extensão da letra.

(De *A Voz*)

Sociedade Abastecedora
de Madeiras, L.^{da}

SÓCIO GERENTE
EMÍDIO DA COSTA PINHEIRO

RUA DA BENEFICÊNCIA, 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 MATERIAIS PARA CONSTRUÇÃO

RYNBENDE

GENEBRAS VELHÍSSIMAS

DRY GINS

e Licores Originais Holandeses

XAROPES DE FRUTOS

**GENEBRA VELHA, DRY GIN
E LICORES MALA-POSTA**

REPRESENTANTES

FÁBRICA PORTUGUESA DE FERMENTOS HOLANDESES, LD.^{da}
CRUZ QUEBRADA



Aliança

A melhor bolacha

Os mais deliciosos chocolates

CALDAS DA CAVACA
AGUIAR DA BEIRA

Concessionário FERNANDO DA SILVA LAIRES

Estância de cura e repouso, situada numa região
muito pitoresca da Beira Alta, entre interessantes
montículos de terreno, a 580 metros de altitude e a
38 quilómetros de Viseu para Nordeste.

«Água mesotermal (29°), hiposalina, sulfúrea sódica primitiva,
carbonatada sódica, muito fluoretada; silicatada sódica, bas-
tante radioactiva, isenta de contaminação — bacteriológicamente
muito pura.

Dentro do grupo das águas sulfúreas primitivas, a Água
das Caldas da Cavaca ocupa um lugar especial e de destaque
pela sua riqueza em fluor e pela presença de muita sílica
combinada.

(a) Charles Lepierre»

Água de tipo baixo sulfuroso, muito alcalina, a
mais fluoretada do país e a única que contém
muita sílica em combinação. Maravilhosa no trata-
mento das doenças do fígado, intestinos, estômago,
da pele e reumatismos, como se prova com as re-
ferências de ilustres médicos e o testemunho de
centenas de aquistas.

Estabelecimento balnear — o mais moderno do país —
Aberto desde 15 de Junho a 31 de Outubro

Ótimo serviço na «Pensão Avenida» com moderníssimas instalações
ALUGUER DE CASAS DE HABITAÇÃO MOBILADAS

Dirigir correspondência ao Gerente das
Caldas da Cavaca — Aguiar da Beira — Telef. 6126

Dão-se informações em Lisboa, nos escritórios da firma :

SILVA LAIRES, L.^{da}

Rua do Arsenal, 108, 1.^o

Telefone 31311

COMPANHIA «Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:

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

FILIAL

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

NOGUEIRA, Limitada



LISBOA:

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

PORTO:

Rua do Almada, 134-136
Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

E. Pinto Basto & C.ª, L.ª^{da}

LISBOA

TRANSPORTES MARITIMOS E AÉREOS

CARVÃO

SEGUROS

REPRESENTAÇÕES
(INDUSTRIAIS, ETC.)

EXPORTAÇÕES

TRNSITÁRIOS

ETC., ETC.

NO PORTO

Kendall, Pinto Basto & C.ª, L.ª^{da}

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Kms.

Capital: Esc. 13:500.000\$00 (ouro) ou £ 3.000:000

ENDEREÇO TELEGRÁFICO

LISBOA
LOBITANGA } LOBITO
LONDRES

O MAIS CURTO CAMINHO
ENTRE A EUROPA E A
ÁFRICA CENTRAL

ESCRITÓRIOS:

SEDE: Largo do Barão de Quintela, 3-1.º — LISBOA
TELEFONE: 30978

COMITÉ DE LONDRES: Princes House —
95, Gresham Street, Londres E. C. 2

DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO: LOBITO (Angola)



COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

End. Teleg. EUROPÉA
TELEFONE: 20911

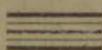
AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40 - LISBOA

*Dinamos, motores, alternadores
e transformadores*

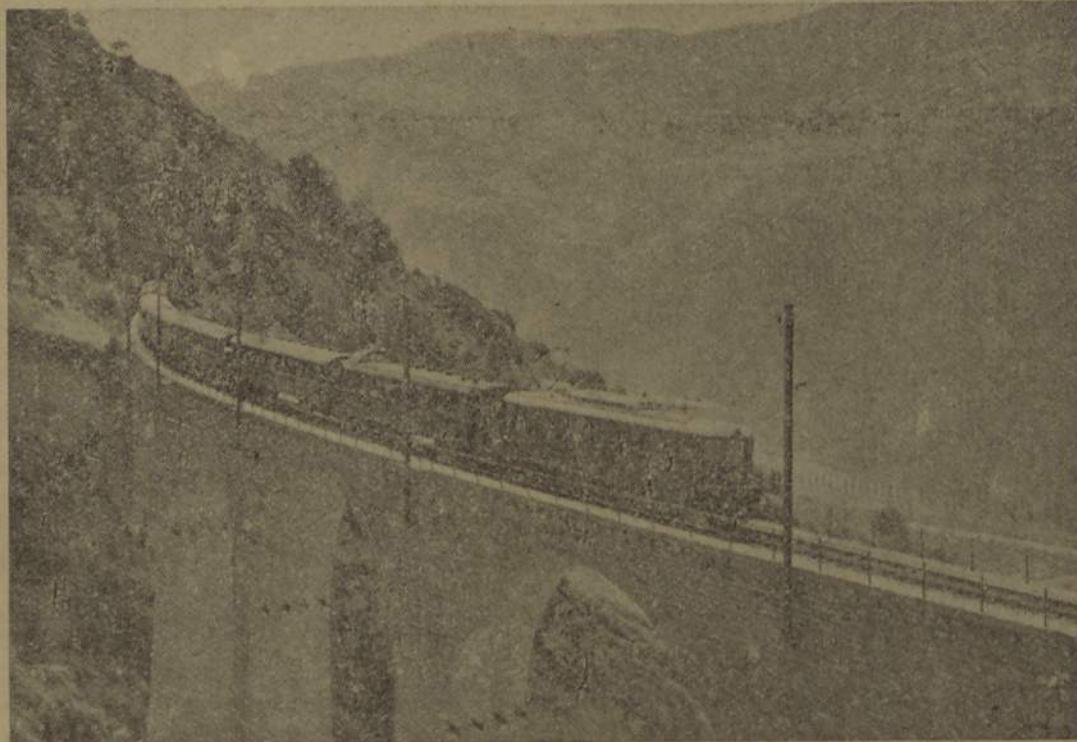
APARELHAGEM DE ALTA E BAIXA TENSÃO

TURBINAS A VAPOR



*Uma especialidade BROWN BOVERI
na técnica da tracção:*

**Construção de modernas locomotivas
Diesel-eléctricas e com turbinas a gás**



Locomotiva BoBo para comboios rápidos de 4.000 cv.



S. A. BROWN BOVERI & C.^º - Baden (Suíça)

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

PORTO: Praça D. João I, n.º 25 - 3.º, Dt.º

TELEFONE: 23411

TELEGRAMAS: BROWNBOVERI

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 26519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações—às 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Vicente Brândao — Pele e síticos — às 4 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos—às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações—às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5,30 horas
Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese — às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais—Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal