

8.^o do 65.^o A.



de Julho de 1952

Número 1549

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

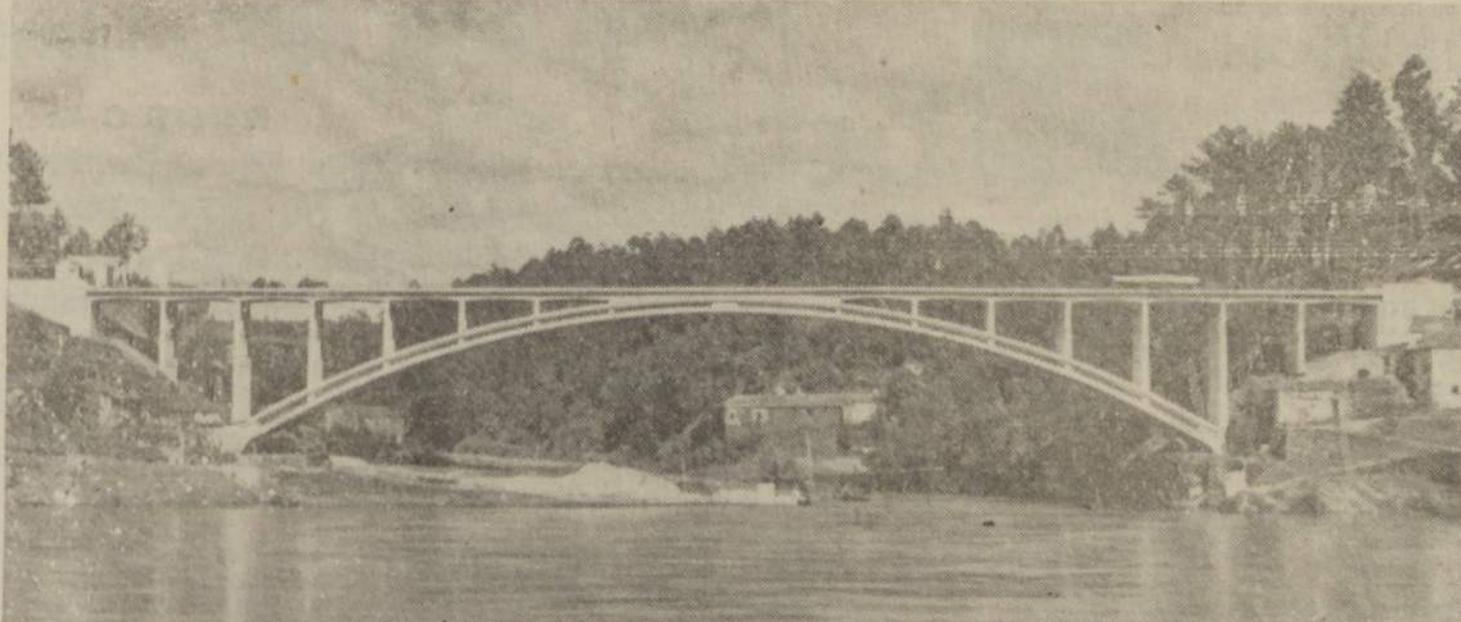
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Sêca, 7, 1.^o
Telefone P B X 20158 — LISBOA

Ponte sobre o Rio Sousa

(O MAIOR ARCO DE BETÃO ARMADO DO PAÍS)



Inaugurada por S. Ex.^a o Senhor Presidente da República

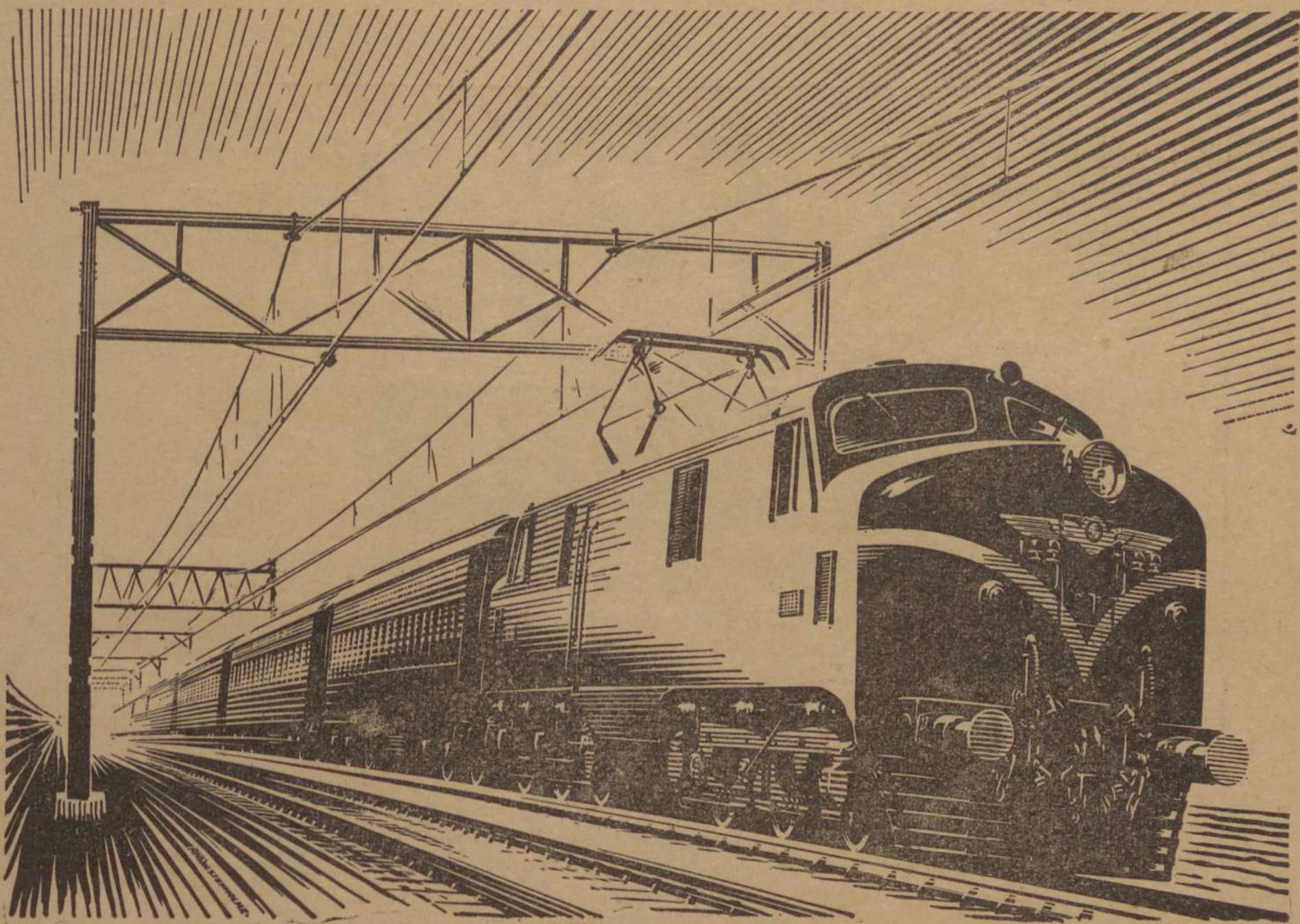
CONSTRUIDA POR:

NOVOPCA-Construtores Associados, L.^{da}

25 anos de actividade em trabalhos de obras
públicas, construções civis e indústrias

Sede — Rua do Arco do Carvalhão, 302 — LISBOA

Delegação — Rua de António Cândido, 248 — PORTO



Importante modificação na linha MOOCA-JUNDIAI

Há cerca de 5 anos, os Engenheiros da British Insulated Callender's Cables iniciaram o estudo do equipamento necessário à electrificação do troço Mooca-Jundiai, das linhas E. F. S. J., São Paulo, Brasil. A partir dessa altura, os Agentes da BICC no Brasil, Sociedade Wilson, Sons & Co. Ltd., levaram a efeito a maior parte do trabalho. Fez-se o levantamento do terreno ocupado pela via, montaram-se as estruturas de aço, catenárias de fio, cabos de contacto em liga de cadmio e cobre, linha de sinalização, linha de alimentação de 33 kv e cabos de «con-

trole». Todo o material necessário para os 190 km. da linha a 3.000 V. foi fornecido pela BICC.

Hoje, o troço Mooca-Jundiai, da E. F. S. J., encontra-se completamente electrificado. Locomotivas eléctricas de 3.000 H. P., fornecidas pelos empreiteiros responsáveis, The English Electric Co. Ltd., deslocam-se com a maior facilidade a velocidades até 100 km/hora permitindo o máximo conforto e uma mais rápida e fácil deslocação para os habitantes de São Paulo. Tudo se modificou no percurso Mooca-Jundiai.



Electrificação da Via

BRITISH INSULATED CALLENDER'S CABLES LIMITED

Representantes em Portugal:

F. NOBREGA DE LIMA, LT.^{DA}

Av. 24 de Julho, 1, 2.º — LISBOA

///

R. José Falcão, 2 — PORTO

Instalações completas de Relógios Eléctricos com ou sem sinalização. Máxima precisão



Relógios-Mãe, Relógios secundários para interior e exterior, Relógios de ponto, Etc..



Representante geral: BORSARI & MEIER S. A. — Zurich, Suissa

Pedidos de orçamentos ao seu agente para Portugal Continental e Ultramarino

J. A. BENITO GARCIA

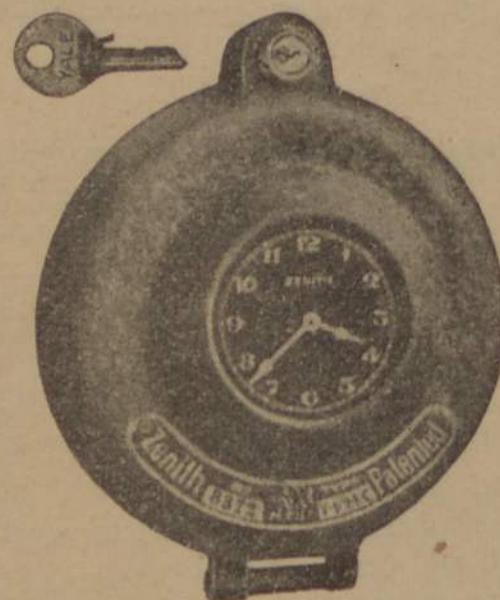
RUA DA MADALENA, 46, 2.º — LISBOA

♦ Telef. 22948 / 27338

RELÓGIOS DE CONTROLE PARA TODOS OS FINS

Utilizáveis em

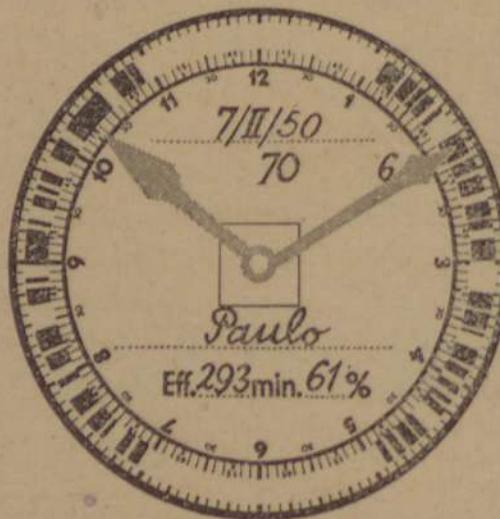
- Veículos de carga
- autocarros
- máquinas de todos os tipos
- tractores
- serviço de ronda
- locomotivas
- serviços públicos
- Etc.



Algumas vantagens:

Maior rendimento pelo perfeito controle — análise dos processos de trabalho — segurança nos cálculos de preços de custo — exactidão nas desvalorizações de máquinas e veículos.

SEM controle
Zenith: - 61%
(4 h 56 m)
de trabalho útil numa jornada de 8 horas.



COM controle
Zenith: - 92%
(7 h 17 m) de rendimento para o mesmo trabalho em 8 horas.

FABRIQUES DES MONTRES ZENITH — LE LOCLE (SUISSE)



Fábrica de Porcelana da Vista Alegre, L.^{da}

FUNDADA EM 1824

SEDE—Largo da Biblioteca, 17—LISBOA

PORCELANAS—Domésticas, Industriais, Decorativas, Eléctricas

DEPÓSITOS

LISBOA

Largo do Chiado, 18

PORTE

Rua Cândido dos Reis, 18

BATERIAS ALCALINAS

FERRO-NÍQUEL-CÁDMIO

INSTALAÇÕES DE LUZ FIXAS OU MÓVEIS,
T. S. F., SINAIOS DE ALARME, TELEFONE
E TELEGRAFO, APARELHOS DE PRECISÃO
E AINDA PARA:

ARRANQUE DE MOTORES DIESEL,
LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.

Capacidades desde 7 amp. h. a 500 amp. h.

NOVA REMESSA A CHEGAR BREVEMENTE

ALGUMAS VANTAGENS DAS BATERIAS NIFE:

Insensibilidade mecânica:— Sem prejuízo algum podem sofrer choques e vibrações.

Insensibilidade eléctrica:— Cargas ou descargas irregulares, curto-circuitos accidentais ou, ainda, sobrecargas fortes, não deterioram, de forma alguma, estas baterias.

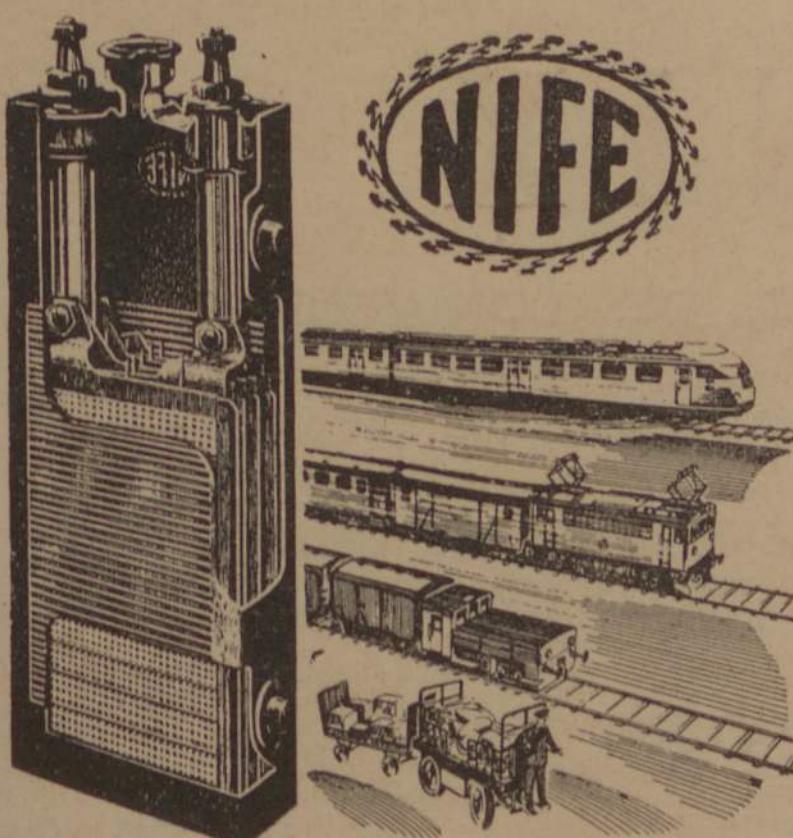
Ausência de auto-descarga:— Praticamente não existe auto-descarga. Por consequência, não é necessário carregar estas baterias periódicamente, mesmo que não tenham estado em serviço.

Longa Duração:— A DURAÇÃO DAS BATERIAS NIFE É QUASE ILIMITADA.

REPRESENTANTES GERAIS

J. COELHO PACHECO, LDA.

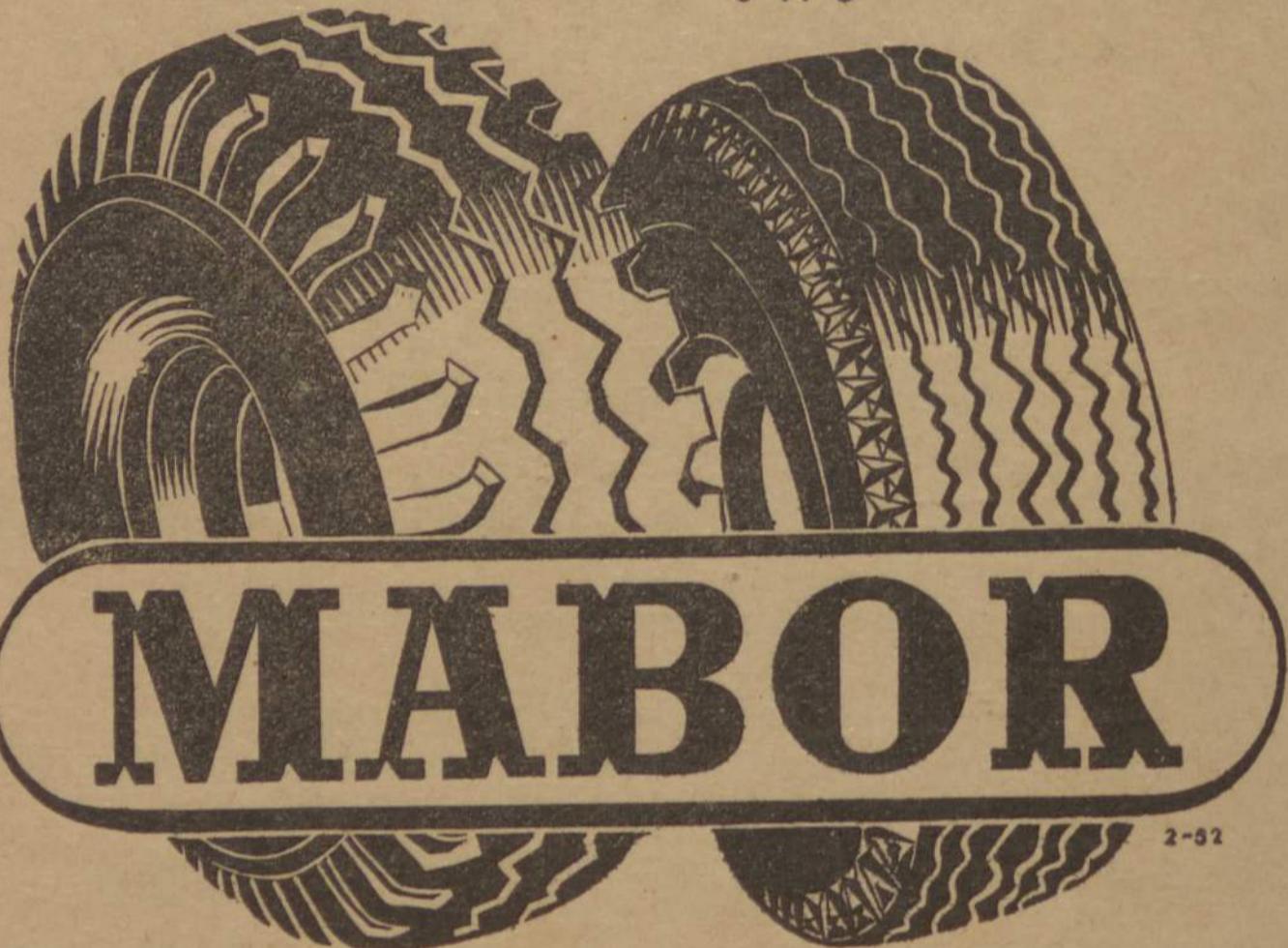
R. Braamcamp, 90 a 94 — Telef. 4 2188 — LISBOA





TANTO PARA AUTOMÓVEIS
COMO PARA CAMIÕES

OS PNEUS QUE SE RECOMENDAM
PELA QUALIDADE E PELO PREÇO
SÃO



CONSULTE OS DISTRIBUIDORES E AGENTES



PHŒNIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES—1782

1787—A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal—1952

Seguros contra FOGO, LUCROS CESSANTES, TREMOR DE TERRA, AGRÍCOLAS, QUEBRA DE VIDROS,
AUTOMÓVEIS, RESPONSABILIDADE CIVIL, ACIDENTES PESSOAIS, MARÍTIMO E ROUBO

Agentes Gerais: JOÃO ARCHER & C.ª—PORTO

Em LISBOA: COSTA DUARTE & LIMA, L.^{DA}—Rua Augusta, 100, 2.^º

Telefone: 26922

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 MENDONCA 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 1934
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos) 1904

Correspondente no Porto: CARLOS LOPEZ PINTO, Rua das Flores, 124
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1549



1—JULHO—1952



ANO LXV

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:

ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.^a CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÊS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO
Eng.^o Aux. ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

Problemas da Via Férrea, por <i>ORLANDO GALRINHO PERNES</i>	151
António Montês.	153
Engenheiro Raúl da Costa Couvreur.	153
A C. P. encomendou na Holanda 35 automotoras e 20 atrelados	153
História da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», pelo Dr. <i>BUSQUETS DE AGUILAR</i>	154
Vida Ferroviária	156
Caminhos de Ferro Ultramarinos.	156
Espectáculos.	156
Revista das revistas: Panorama Ferroviário Internacional	157
Assembleia Geral da C. P.	161
Há 50 anos	164
Linhas Portuguesas	165
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	166
Imprensa	168
Marinha Mercante: Navegação para o Brasil, por <i>GUERRA MAIO</i>	169
A vila de Espinho.	172
A vila de Ovar	173
Parte Oficial.	174

Problemas da Via Férrea

CARRIS CONTÍNUOS

Por ORLANDO GALRINHO PERNES

III

A — Transporte, carga e descarga de carris contínuos.

Os processos manuais de soldadura dão bons resultados nos laboratórios, perdendo, contudo, a sua eficiência quando se generalizam em plena via, porque, além de não se poderem verificar os defeitos inerentes a uma execução em série, a qualidade da solda é principalmente função da habilidade do operário.

Dispomos hoje de diversas máquinas automáticas de soldadura, onde o factor humano tem apenas uma acção orientadora. A utilização destas máquinas automáticas em plena via não é viável, porque implicaria uma interrupção na circulação dos comboios e uma redução considerável no rendimento da produção, devido às contingências inerentes ao método do trabalho.

Por isso, reconhece-se vantagem em proceder à soldadura dos carris em estaleiros apropriados, porque o transporte em vagões-plataformas, de carris com um comprimento da ordem das centenas de metros, não constitui um sério problema a resolver, pois que possuem flexibilidade suficiente para se curvarem sob o próprio peso, em curvas de pequeno raio e de sentido contrário.

Por outro lado, a descarga de carris contínuos não é mais cara do que a dos carris normais, podendo-se recorrer a processos manuais ou mecânicos. Transportado o carril contínuo em vagões-plata-

formas para o local do assentamento, uma vez desengatada a locomotiva do resto da composição, aquela puxa-o, assentando-o na entre via ou então fixa-se solidamente o topo correspondente à cauda da composição, que se põe em marcha.

A prática diz-nos que a flexa produzida no carril, como consequência da sua descarga por estes processos, não influi na resistência do carril.

A descarga ainda pode ser feita lateralmente com a ajuda de uma pequena grua, por um grupo de trabalhadores munidos de alavance e depois de se ter protegido convenientemente a banqueta.

O assentamento de carris contínuos numa linha nova exige, como é óbvio, métodos diferentes, que dependem das condições do local.

Não será difícil imaginá-los, parecendo-nos, todavia, que o mais eficiente deve ser uma variante do processo DESQUEUNNE ET GIRAL seguido modernamente na Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses. Os engenhos mecânicos utilizados são ligeiros, podendo ser transportados, ou por estrada ou por caminho de ferro.

Este processo não exige a instalação de carris auxiliares e não interrompe a circulação numa via paralela à que se vai assentando. O carril e as travessas são ligados em estaleiro e transportados em vagões sobre o troço de via já assente.

De todos os processos conhecidos para o assentamento de novas linhas é o que dá mais rendimento, sendo possível assentar um quilómetro de linha, com carris de 18 metros de comprimento, durante 2 horas e 45 minutos.

A montagem de um estaleiro de soldadura depende do espaço disponível, devendo, contudo, ser construído de modo a reduzir ao mínimo o manuseamento dos carris.

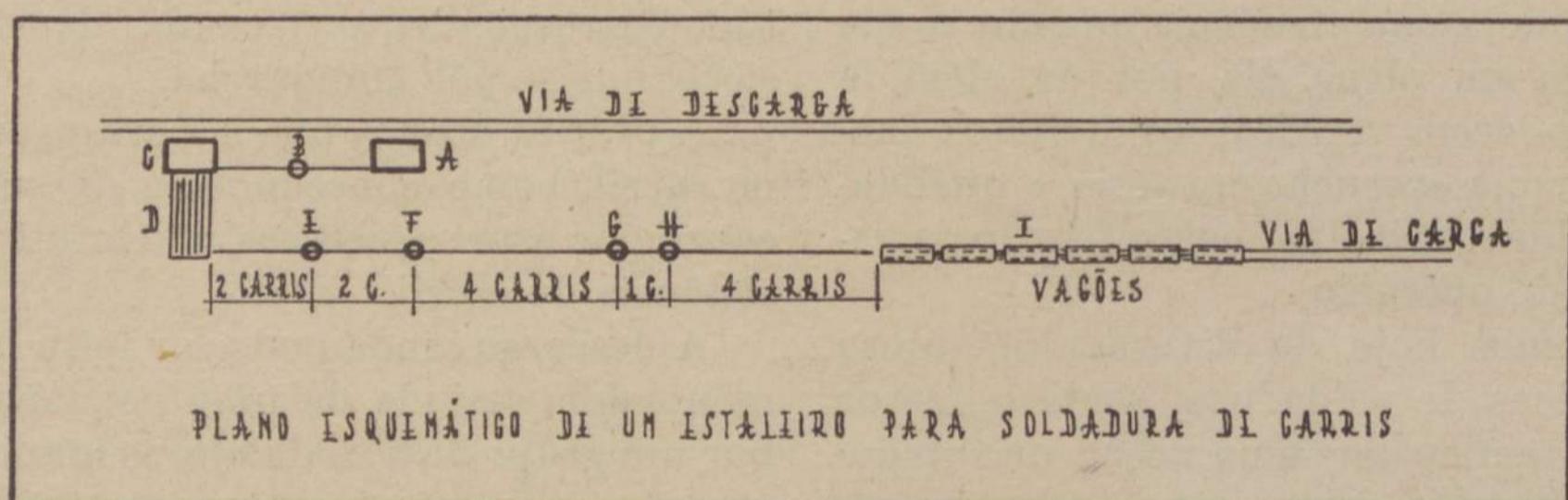
De facto, se não se adoptar uma organização científica no método de produção, os tempos perdidos com o transporte dos carris dentro do estaleiro vão onerar o preço unitário da soldadura, dando aso a uma redução no rendimento diário.

Obedecendo às condições enunciadas, apresenta-se um plano esquemático de um

V — Processos de soldadura de carris

Atendendo aos estudos feitos no sentido de se conseguir uma soldadura eficiente, existem hoje diversos processos que se podem classificar do seguinte modo:

- “ 1.º grupo: Soldadura aluminotérmica
 - a — por pressão
 - b — por fusão
- 2.º grupo: Soldadura por aquecimento e sob pressão
 - a — por resistência (Flash Butt Welding ou étincelage)
 - b — oxiacetilénica sob pressão (Oxwel)
- 3.º grupo: Soldadura obtida pela fusão do metal base e do metal de adição e pela sua mistura íntima:
 - a — pelo arco



estaleiro de soldadura e cuja legenda é a seguinte:

- A — Depósito de carris a soldar.
- B — Serra mecânica.
- C — Depósito de carris preparados.
- D — Plano inclinado para escorregamento dos carris.
- E — Aparelho de soldar.
- F — Máquina para tratamento térmico.
- G — Máquina para corrigir as superfícies soldadas.
- H — Máquina para inspecção da solda.
- I — Vagões para carregamento de carris contínuos, cujo número depende do comprimento a obter.

Os carris são transportados por meios mecânicos para as diversas posições.

b — oxiacetilénica

1.º GRUPO — A SOLDADURA ALUMINOTÉRMICA é baseada no processo imaginado por Hans Goldschmidt, que utiliza como fonte de calor a reacção do alumínio com o óxido de ferro; devido à alta temperatura desenvolvida, o alumínio combina-se com o oxigénio e os produtos de reacção, ferro e sexquióxido de alumínio, separam-se muito rapidamente, devido à diferença das suas densidades.

a — Soldadura aluminotérmica por pressão:

Para a sua execução são necessárias várias operações;

1.º — Preparação dos topes dos carris a soldar, compreendendo a sua colocação topo a topo e limpeza das duas superfícies;

2.^a — Preparação da forma de soldadura, compreendendo a introdução de uma lâmina de aço entre os dois topos, depois do que se introduzem numa forma com barro refratário, que possui canais especiais, permitindo a circulação do aço e alumínio fundidos;

3.^a — Preaquecimento dos carris a uma temperatura de 700° a 800°, seguido de secagem; cuidados especiais fazem desaparecer alguma ferrugem que tenha ficado nos carris;

4.^a — Reacção aluminotérmica:

A mistura aluminotérmica é formada de sexquióxido de ferro e alumínio em pó, adicionado de produtos que se misturarão ao ferro puro, produzido pela redução do óxido de ferro, para o transformar em aço, com a composição química que se deseja obter.

Estes fenómenos passam-se em vaso apropriado, de tal modo que o alumínio, devido à sua densidade, sobrenada, rodeando as cabeças dos carris e a lâmina de aço, provocando a temperatura necessária para efectuar a soldadura;

5.^a — Compressão dos topos dos carris a uma temperatura conveniente;

6.^a — Desmontagem da forma, depois de diminuição progressiva do aperto, devido à contracção do metal por resfriamento;

7.^a — Recozimento para melhorar a estrutura do metal e eliminar tensões internas, grãos de grandes dimensões, etc.. Para isso aquece-se a uma temperatura aproximada de 850°, seguida dum resfriamento mais ou menos rápido, segundo o efeito pretendido.

b — Soldadura aluminotérmica por fusão

O modo operatório é semelhante ao anterior; contudo, a quantidade de aço em fusão é maior, pois que deve preencher todo o espaço, sendo possível, e, além disso, melhorar a qualidade do metal por adições (silício, manganésio, crómio, etc.). A contracção do metal em fusão origina o aperto das partes em contacto, não se tornando necessário o aperto forçado dos carris um contra o outro.

(Continua)

ANTÓNIO MONTÊS

Após uma melindrosa intervenção cirúrgica, a que foi sujeito no Canton Hospital de Zurique o nosso prezado colaborador António Montês, chefe dos Serviços de Turismo e Publicidade da C. P. e director do Museu Provincial José Malhoa, das Caldas da Raína, deve este nosso querido amigo regressar a Lisboa, de avião, no dia 6 ou 8 do corrente, acompanhado de sua esposa e médico assistente.

António Montês, que tem experimentado ligeiras melhorias, vem continuar os tratamentos, que serão demorados.

Engenheiro Raúl da Costa Couvreur

Regressou da sua estada em Estocolmo, onde tomou parte na reunião da Comissão Permanente da Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro, o nosso prezado amigo e colaborador, engenheiro Sr. Raúl da Costa Couvreur.

O ilustre técnico de engenharia ferroviária e bastonário da Ordem dos Engenheiros mais uma vez honrou Portugal com o seu valioso contributo para as resoluções daquela importante Comissão de especializados em assuntos de caminhos de ferro de projecção internacional.

Gostosamente, lhe endereçamos os nossos cumprimentos de «boas-vindas».

Pelo progressivo fomento do seu tráfego

A C. P. encomendou na Holanda 35 automotoras e 20 atrelados

Prosseguindo no seu louvável propósito de renovar e ampliar suficientemente o seu material circulante, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses acaba de encomendar a uma fábrica neerlandesa trinta e cinco automotoras—vinte e cinco para via larga e dez para via estreita. Igualmente, fez na Holanda a encomenda de vinte atrelados—doze para via larga e oito, para estreita. Todo este material, adquirido nos melhores fabricos do seu género, deverá chegar à capital no segundo semestre de 1953.

Assim, a C. P. aproveitando sempre ao máximo as suas possibilidades, procura cumprir a sua missão de bem servir o público, que dela também sempre aguarda confiadamente a crescente melhoria dos seus serviços.

Desta mutuidade de atitudes não pode deixar de resultar, dentro de algum tempo, a valorização das principais linhas férreas portuguesas, no sentido de serem utilizadas pelos passageiros em condições e com vantagens que tornem o transporte de comboio em Portugal tão civilizadamente agradável como o de qualquer progressivo país da Europa.

História da "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

Pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

III

Accção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não se tem feito sentir sómente no aspecto nacional e ferroviário, mas também no internacional, procurando, logo de início, Mendonça e Costa estabelecer correspondentes em diversas capitais para estar ao facto do que se passava, especialmente em matéria ferroviária de modo a conhecer o progresso realizado, pelo que a secção respeitante a caminhos de ferro estrangeiros da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* foi cuidada e minuciosa. No começo do quarto ano (¹) podia a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* abrir o artigo de fundo com um agradecimento amável a todos que lhe prestavam o seu concurso, e afirmar que era um dos periódicos portugueses mais conhecidos no estrangeiro. Mostrava por esta forma Mendonça e Costa um inteligente sentido das realidades e de poder estar em contacto com outros países, como era próprio do homem que seria o português mais viajado do seu tempo, pelo que as comunicações internacionais (²) constituiam uma das suas preocupações.

O correspondente da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* em S. Peterburgo, agora Leninegrado, manifestou (³) em 1890 a sua actividade com um curioso artigo acerca dos caminhos de ferro imperiais russos. A seguir (⁴) foi uma carta da Suiça, relatando a situação dos respectivos serviços ferroviários, outrotanto (⁵) acontecendo com a Bélgica.

A expansão internacional não se manifestou apenas por relatos e correspondências, mas a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* interveio também nos Congressos Internacionais de Caminhos de Ferro, sendo o primeiro (⁶) no efectuado em S. Petersburgo de 20 de Agosto a 31 desse mês no ano de 1892, e, como Mendonça e Costa não podesse comparecer, representaram-no Manuel Emídio da Silva e Mendes Guerreiro, publicando-se largos relatos desse acontecimento. Mendonça e Costa, na qualidade de director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, compareceu no Congresso Internacional de Ca-

minhos de Ferro de Londres em 1895, no de 1905 em Washington (⁷), no de Berne (⁸) em 1910, e no de Roma (⁹) em 1922.

A descrição da viação ferroviária estrangeira interessou a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, como o estudo (¹⁰) minucioso do caminho de ferro de Buenos Aires a Valeparaíso, através a cordilheira dos Andes, dedicando (¹¹) um número extraordinário ao caminho de ferro de Otavi, escrito pelo Engenheiro M. Werkslu em papel especial e com gravuras.

As actividades industriais por alguma forma respeitantes a caminhos de ferro determinaram (¹²) um artigo desenvolvido em 1891 referente à Sociedade Mareinelle et Conillet com sede na Bélgica, e um número especial (¹³) com suplemento em 1901 dedicado à casa Arthum Koppel, de Berlim.

Viajante infatigável, Mendonça e Costa publicou na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* o que via nas suas excursões, respeitando (¹⁴) a primeira à Exposição Universal de Barcelona em 1888, outro tanto acontecendo com a Exposição Internacional de Paris de 1900, que ocupou diversos artigos com gravuras.

O estabelecimento do transiberiano de S. Petersburgo a Vladivostoque, provocou no ânimo conscientioso e incansável de Mendonça e Costa o desejo de nele viajar, pelo que (¹⁵) em 1903, efectuou uma viagem à Rússia, sendo o primeiro português que viajou nesse combóio, e, até hoje (¹⁶), poucos mais realizaram esse percurso. Considerava (¹⁷) Mendonça e Costa essa viagem, afirmou o sr. engº Manito Torres, como um dos seus melhores títulos de glória, e dela resultou uma série interessantíssima de artigos na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que foram nesta matéria os primeiros na imprensa portuguesa, resultando o facto pouco vulgar desta revista (¹⁸) apresentar em vários números o anúncio com gravura do Grande Hotel de Pequim. Viajante infatigável, Mendonça e Costa (¹⁹) visitou em 1908 o arquipélago do Espírito Santo, originando, na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, narrações de um colorido sugestivo. A Grande Guerra Europeia de 1914 a 1918 suspen-

deu os relatos das viagens de Mendonça e Costa pelos outros países, passando então (20) a percorrer Portugal, publicando as crónicas intituladas *Viagens Caseiras*.

Durante este período concorreu a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a diversas exposições nacionais e internacionais, marcando a sua presença de forma a ser premiada. Recebeu as seguintes distinções: grande diploma de honra na exposição de Lisboa em 1898; medalhas de prata na de Bruxelas em 1897, na do Porto em 1897, na de Liege em 1906, na do Rio de Janeiro em 1908; medalhas de Bronze na de Antuérpia em 1894, e na de S. Luís em 1904.

Para os grande acontecimentos nacionais ou ferroviários reservou a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* números especiais, sendo o primeiro (21) dedicado à inauguração da Estação Central de Lisboa, túnel do Rossio, e linha urbana de cintura. Deveras valioso, impresso em papel especial, acompanhado de gravuras representativas da estação, vistas interiores e exteriores, entrada do túnel, Avenida-Palácio, e inclui uma planta de Lisboa.

Outras vezes foram artigos minuciosos como o respeitante (22) à inauguração da linha férrea da Beira Baixa.

Em 1906 pensou a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* (23) em comemorar o cinquentenário da inauguração do primeiro caminho de ferro português por El-Rei D. Pedro V, mas a Associação dos Engenheiros Civis Portugueses tomou a seu cargo essa incumbência, disistindo a revista, porém publicou (24) um valioso número especial com óptimo papel, gravuras, e boa colaboração.

Com satisfação se verifica ser exacta a afirmação de Mendonça e Costa (25) de a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* fornecer os melhores elementos para a história dos caminhos de ferro em Portugal, tendo (26) a História de servir-se de futuro da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* para rabuscar nela todos os acontecimentos que se ligam com os caminhos de ferro. Porém a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não é por si só apenas um repositório dos mais importantes para a história ferroviária, mas apresenta mesmo artigos valiosos para esse fim, como são os de Miguel Queriol (27) publicados a propósito do cinquentenário, de 1906 a 1916, igualmente se devem mencionar os de Alberto de Oliveira (28), as Memórias de Outros Tempos (29) de Mendonça e Costa onde relatou a sua actividade ferroviária, os Documentos para a História (30), um estudo acerca dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste (31) da autoria de Ribeiro Júnior, e o artigo (32) acerca do caminho de ferro do Algarve da autoria de Fernando de Sousa.

O serviço de transportes colectivos em Lisboa interessou sempre à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que (33), manteve boas relações com a Com-

panhia Carris de Ferro, publicando-lhe o relatório de 1887.

Os ascensores mecânicos da cidade provocaram um estudo de Raúl Mesnier (34) de uma perfeição técnica digna de louvor acerca da linha Camões-Estrela publicando-se (35) uma planta da circulação na praça Camões em forma de estampa, e outro do mesmo autor (36) respeitante ao elevador ente a Praça do Município e o Largo da Biblioteca Pública, acompanhado de plantas.

A estima por Lisboa manifestou-se desde sempre, sendo também *Gazeta dos Caminhos de Ferro* um repositório de factos respeitantes à cidade, como (37) o caso da primeira casa comercial iluminada electricamente, e o estado (38) de abandono em que se encontrava Lisboa em 1921.

Meios novos de viação também provocaram a atenção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, aparecendo (39) em 1894 o primeiro artigo referente a automóveis com o nome de «carruagens sem cavalos», estudando as suas possibilidades. Catorze anos depois (40) mostrava Mendonça e Costa o seu interesse automobilista dedicando-lhe uma secção dirigido por Ricardo O'Neill, o mesmo efectuando com a Electricidade, creando a respectiva secção confiada a Alfredo Kendal, que era engenheiro como O'Neill.

Os temas financeiros atraíram a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, surgindo (41) em 1891 um artigo sobre falsificação de notas do Banco de Portugal, devido a ter-se emitido uma nota de 5\$000 réis, e faziam-se comparações com um caso idêntico ocorrido em França. A poucos dias de se decretar o curso forçado das notas, verifica-se que o artigo destinava-se a tranquilizar o público.

(1) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 73, de 1 de Maio de 1891, pág. 1.

(2) Idem, n.º 74, de 16 de Janeiro de 1891, pág. 21 a 23.

(3) Idem, n.º 61, de 1 de Julho de 1890, pág. 197 a 198.

(4) Idem, n.º 84, de 16 de Junho de 1891, pág. 184 a 186.

(5) Idem, n.º 101, de 1 de Março de 1892, pág. 67.

(6) Idem, n.º 114, de 16 de Setembro de 1892, pág. 273 a 275.

(7) Idem, n.º 419, de 1 de Junho, pág. 167.

(8) Idem, n.º 542, de 16 de Julho de 1910, pág. 215.

(9) Idem, n.º 1446, de 16 de Março de 1948, pág. 203.

(10) Idem, n.º 82, de 16 de Maio de 1891, pág. 156 a 157.

(11) Idem, n.º 503, suplemento de 8 de Dezembro de 1908.

(12) Idem, n.º 88 de 16 de Agosto de 1891, pág. 246 a 249.

(13) Idem, n.º 326, suplemento de 25 de Julho de 1901.

(14) *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*, n.º 13, de 16 de Setembro de 1888, pág. 196 a 197.

(15) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 373, de 1 de Julho de 1903, pág. 323 a 324 e seguintes.

(16) Suponho que além de Canto e Castro (Senhor Maurício de Oliveira, *O Drama de Canto e Castro*, Lisboa 1944, pág. 44) e Gonçalo Pimenta de Castro, (*Gonçalo Pereira Pimenta de Castro, As Minhas Memórias*, Porto 1947, vol. 1, pág. 369 a 372) poucos portugueses terão efectuado a viagem ferroviária mais extensa do mundo.

(17) Senhor Engenheiro Carlos Manito Torres, *Gazeta*

Vida Ferroviária

O Chefe do Estado recebeu no Palácio de Belém alguns ferroviários aposentados

Os empregados aposentados das linhas do Norte, Centro e Sul do País, srs. Mateus Gregório da Cruz, Manuel Monteiro Bonifácio, Vítor Afonso, Lino Martins Leite e David Oliveira, foram, em 18 do mês findo, ao Mosteiro dos Jerónimos, assistir à missa que, todos os meses, ali é celebrada, por ordem da sr.^a D. Maria do Carmo Fragoso Carmona, em sufrágio da alma do sr. General Carmona, o malogrado Presidente da República.

Os mesmos ferroviários dirigiram-se depois ao Palácio Nacional de Belém, onde foram recebidos pelo Chefe do Estado, a quem significaram os seus cumprimentos de saudação.

A tarde, estiveram no Ministério das Comunicações, a cujo secretário-geral entregaram uma representação impetrando o deferimento de certa aspiração antiga da sua classe, havendo antes feito chegar às mãos dos srs. presidente do Conselho de administração e director geral da C. P. cópias de tal documento, que é assinado por grande número de ferroviários portugueses.

dos Caminhos de Ferro, n.º 1446, de 16 de Março de 1948, pág. 204.

(¹⁸) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 379, de 1 de Outubro de 1903, pág. 339.

(¹⁹) Idem, n.º 492, de 16 de Junho de 1908, pág. 182 e seguintes.

(²⁰) Idem, n.º 642, de 16 de Setembro de 1914, pág. 281 a 283.

(²¹) Idem, n.º 60, de 11 de Junho de 1890.

(²²) Idem, n.º 89, de 3 de Setembro de 1891, pág. 261 a 263; e n.º 90, de 16 de Setembro de 1891, pág. 278 a 279.

(²³) Idem, n.º 438, de 16 de Março de 1906, pág. 89.

(²⁴) Idem, n.º 453, de 1 de Novembro de 1906.

(²⁵) Idem, n.º 172, de 16 de Fevereiro de 1895, pág. 49.

(²⁶) Idem, n.º 660, de 16 de Junho de 1915, pág. 183.

(²⁷) Idem, n.º 452, de 16 de Outubro de 1906, pag. 319 e anos seguintes.

(²⁸) Idem, n.º 630, de 16 de Março de 1914, pág. 94 e n.ºs seguintes.

(²⁹) Idem, n.º 791, de 1 de Dezembro de 1920, pág. 357 a 358 e n.ºs seguintes.

(³⁰) Idem, n.º 743, de 1 de Dezembro de 1918, pág. 361 e n.ºs seguintes.

(³¹) Idem, n.º 682, de 16 de Maio de 1916, pág. 151 e n.ºs seguintes.

(³²) Idem, n.º 664, de 16 de Agosto de 1915, pág. 241 a 243.

(³³) *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*, n.º 1, de 15 de Março de 1888, pág. 6 a 7.

(³⁴) Idem, n.º 64, de 16 de Agosto de 1890, pág. 242, 243 e seguintes.

(³⁵) Idem, n.º 68, de 16 de Setembro de 1890, pág. 288.

(³⁶) Idem, n.º 83, de 1 de Junho de 1891, pág. 165 a 168 e n.º 84 de 16 de Junho de 1891, pág. 181 a 183.

(³⁷) Idem, n.º 85, de 1 de Julho de 1891, pág. 200 e 201.

(³⁸) Idem, n.º 799, de 1 de Abril de 1921, pág. 103.

(³⁹) Idem, n.º 159, de 1 de Agosto de 1894, pág. 245 a 247.

(⁴⁰) Idem, n.º 491, de 1 de Janeiro de 1908, pág. 1.

(⁴¹) Idem, n.º 81, de 1 de Maio de 1891, pág. 133 a 134.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

MOÇÂMEDES

Angola foi há pouco dotada com um melhoramento que honra sobremodo a engenharia civil dos nossos tempos — a nova e muito vantajosa variante do Caminho de Ferro de Moçâmedes, a da Serra de Chela. Foi o respectivo acto inaugural incluído entre as celebrações comemorativas do 28 de Maio e assistido do Secretário Geral da Província e de outras entidades oficiais, além de avultado povo. Tratando-se, como se trata efectivamente, da maior realização de fomento levada a cabo na vasta província africana, no último meio século, e da qual advém, para o sul angolano e, mormente, para a sua região de planalto, bem como para as margens do Cunene, as mais aptas condições de uma brillante prosperidade, era de esperar que ela enchesse de júbilo todos os colonos e a população indígena, que, de facto, bem o demonstraram nas manifestações de exultação geral que assinalaram o acontecimento magnífico.

A variante da Serra de Chela implicou o mais profundo estudo de técnicos especializados, a atenção vigilante do Governador-Geral e os esforços verdadeiramente ciclópicos dos operários que a realizaram. É que tiveram de erguer-se 120 obras de arte, de vários géneros; 24 muros, alguns dos quais exigiram 26.000 metros cúbicos de alvenaria; e teve de construir-se o primeiro túnel da província, com 70 metros de comprido — para perfurar o qual houve de conseguir-se o desmonte de 2.400 metros cúbicos de terras e, de envolta com estas, 1.000 de dura rocha.

Tal valorização do Caminho de Ferro de Moçâmedes, representando, antes de mais nada, o melhoramento mais importante do seu tráfego, pois, lhe modificou a via férrea para a bitola internacional, vem dar ao povoamento da região por trabalhadores europeus as mais amplas probabilidades — o que decerto se traduzirá em ridentíssimas promessas de incremento económico para a nossa mais vasta possessão colonial, fulgurante joia do património português.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — às 21,30 — «Dois filmes de assombro».

EDEN — às 21,30 — «O Sr. Faz-Tudo».

OLIMPIA — As 14,30 e às 21 — Dois filmes de interesse.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

Veículos sobre pneumáticos

Desde algum tempo diversas empresas de transporte na Europa têm procurado adaptar rodas com pneumáticos aos carros e vagões de suas composições e os resultados, até agora obtidos, sempre ofereceram uma tendência para melhor. As notícias colhidas a esse respeito vêm sendo divulgadas frequentemente e a elas, agora, mais uma se reune com o conhecimento de que os *Caminhos de Ferro Federais Suíços* estão dotando suas automotoras com essa novidade.

É o que lemos em *Revue Générale des Chemins de Fer*, número de Março do corrente ano.

As unidades constituem-se por uma viatura de 2.^a classe e outra de 3.^a classe, sendo os veículos montados em dois *bogies* de cinco eixos cada um e muito parecidos com o tipo usado pela S. N. C. F..

O novo tipo suíço, contudo, apresenta algumas diferenças sobre os anteriores, destacando-se as seguintes:

- a) — Colocação das portas laterais no centro, em lugar das cabeceiras.
- b) — Supressão dos degraus móveis.
- c) — Emprego de equipamento autónomo para iluminação eléctrica.
- d) — Substituição dos engates centrais por conjugação de engates com aparelhos de tracção e sanfonas de ligação das caixas dos veículos.

O veículo de 2.^a classe, cuja caixa é fabricada com liga de alumínio, pesa 12,7 toneladas; e o veículo de 3.^a classe, com caixa de aço soldado, pesa 14,2 toneladas.

As carroçarias dos dois veículos foram submetidas, nas oficinas de fabricação, a ensaios de cargas estáticas semelhantes às usadas nas especificações da S. N. C. F. para o seu material rolante.

Todas as provas obedeceram aos métodos franceses e tiveram a colaboração efectiva da Secção de Ensaios de Construção da S. N. C. F.

É de notar a série de experiências verificadas a que foram submetidos os veículos recém-construídos, merecendo nelas a maior atenção tudo o que dizia respeito ao processo de frenagem e suspensão das estruturas metálicas.

O problema da suspensão, que se apresenta difícil em face do pequeno peso dos veículos (principalmente quando a caixa é feita com ligas leves) pode ser resolvido de maneira satisfatória.

A suspensão do veículo de 3.^a classe obtém-se por molas em hélices (como acontece nos veículos da S. N. C. F.), enquanto no veículo de 2.^a classe se consegue por meio de barras de torção.

Por outro lado, existem amortecedores para contrabalançar a elasticidade dos órgãos de suspensão. Os dois veículos actualmente em uso foram incorporados na série de veículos leves de tipo tornado clássico na Suiça, atendendo a que, depois de uma longa experiência com resultados satisfatórios, outros veículos serão construídos no mesmo tipo, de modo a constituirem uma série especial.

Electrificação e potencial hidro-eléctrico do Brasil

O custeio económico do transporte ferroviário conforme cita a «Revista Ferroviária» do Brasil, pode ser obtido, em grande parte, com a electrificação das redes ferroviárias que cortam o território nacional.

Mas, a instalação do sistema eléctrico, dependendo da energia de oficinas centrais, nem sempre apresenta o aproveitamento do potencial hidro-eléctrico como base mais apropriada e mesmo suficiente para atender ao desenvolvimento dos planos idealizados.

O Brasil possui, inegavelmente, uma das maiores reservas de energia hidro-eléctrica do mundo, podendo-se avaliar esse potencial em cerca de 14,4 milhões de kilowats.

Contudo, previstas as necessidades crescentes do consumo de electricidade para fins domésticos, industriais e, também, dentro de alguns anos, para os ligados à agricultura, industrializada para sua maior expansão — as ferrovias não terão grandes disponibilidades para a sua electrificação dentro desse potencial, até agora avaliado e visível nesses primeiros estudos.

Isto ocorre, com referência às ferrovias, porque cerca de 95 % do potencial calculado estão concentrados nas grandes bacias fluviais do Paraná, Amazonas, Araguaia e São Francisco, em regiões afastadas das possíveis zonas de consumo.

Além de estarem longe das zonas onde existem hoje as ferrovias, essas quedas de água acham-se distribuídas em grande disparidade quanto aos territórios dos Estados, pois, verifica-se que Minas Gerais possui 30,6 % desse potencial; S. Paulo 13,7 %; Paraná, 13,6 %; Pará, 9,2 %; Guaporé, 7,2 %; Mato Grosso, 6,3 %; Rio de Janeiro, 2,8 %; e todos os demais Estados reunidos, apenas, 14,4 %.

Não obstante ser pequeno o potencial hidro-electrónico utilizado em relação à existência, como acontece, por exemplo, em S. Paulo, que, para um potencial de um milhão e novecentos *kilowats*, só tem 566.000 instalados, as dificuldades do transporte de energia de lénquinas usinas geradoras acarretam problemas de vária ordem que ainda não podem ser atendidos pelas ferrovias por forma económica.

Há, assim, conveniência em estudar o assunto de modo mais actual quanto a electrificação ferroviária, que, sendo de incontestável vantagem em sua generalidade, não se adaptará em solução verdadeiramente industrial e económica se os factores financeiros referentes às instalações das usinas geradoras de energia não merecerem cuidadoso balanço.

Foi anunciado que a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos prevê, parece que com algum optimismo, que dentro de 6 meses poderão estar instalados mais 1,5 milhões de *kilowats* em todo o Brasil mediante um investimento de cerca de 500 milhões de dólares, mas, verificando-se o vulto que isso representa em moeda brasileira—mais de 9,5 bilhões de cruzeiros—não se pode aceitar, sem grandes reservas, essa possibilidade em tão curto prazo.

Supondo mesmo que o prazo não seja de 6 meses, mas de 3 ou 4 anos, o programa deve merecer apoio para o interesse geral do país; mas, na parte referente às ferrovias, outras deverão ser as iniciativas para que a sua electrificação possa ser concretizada.

Sentidos da circulação por estrada e Caminhos de Ferro

Na revista francesa *Rail e Route* Henri Caron escreve:

A)—Os automóveis circulam em geral à di-

reita, salvo os da Comunidade Britânica, (assim como dos seus antigos membros, tais como a Índia, o Paquistão e a Irlanda), à excepção do Canadá. No Japão e na Suécia também circulam à esquerda.

B)—Os comboios circulam à direita:

— Na Europa Central—Alemanha, Áustria (em parte) Hungria, Checoslováquia, Polónia, Bulgária, Turquia, Albânia, Roménia, Iugoslávia, Dinamarca e Países-Baixos.

— Na U. R. S. S. (compreendendo os 3 estados bálticos; todavia, o «Metro» de Moscovo circula pela esquerda) na Finlândia e na Noruega.

— Na rede Madrid-Saragoça-Alicante da RENFE.

— Na China (em parte).

— Em todo o continente americano, salvo na rede Chicago e North Western dos E. U. A. e na Argentina.

— Em França, na antiga rede A. L. e no «Metro» de Paris.

C)—Circulam à esquerda:

— Em toda a União Francesa (salvo na antiga A. L. e no «Metro» de Paris); em Espanha (RENFE, salvo a antiga rede M₂A); em Portugal, na Bélgica, em Itália, na Suiça, na Áustria (em parte), na Comunidade Britânica, compreendendo a Índia, o Paquistão e a Irlanda, exceptuando o Canadá; na Suécia, no «Metro» de Moscovo, no Egito, na China (em parte), no Japão, na Argentina e na rede Chicago e North Western dos E. U. A.

D)—Vê-se que a homogeneidade das circulações pertence:

a)—Por um lado, à Comunidade Britânica (exceptuando o Canadá), à Suécia e ao Japão, onde se tem esquerda-esquerda.

b)—Por outro lado, ao Continente Americano (excepto a Argentina), à Europa Central e à U.R.S.S. onde se tem direita-direita.

Países	Estrada	C. F.	Países	Estrada	C. F.	Países	Estrada	C. F.
Albânia	D	D	França e União Francesa	D	E ⁽⁴⁾	Países Baixos	D	D
Alemanha	D	D	Grécia	D	D	Perú	D	D
Argentina	D	E	Guatemala	D	D	Pérsia	D	E
Austria	D	D e E	Honduras	D	D	Polónia	D	D
Bélgica	D	E	Hungria	D	D	Portugal	D	E
Bolívia	D	D	India	E	E	Roménia	D	D
Brasil	D	D	Irlanda	E	E	S. Salvador	D	D
Bulgária	D	D	Israel	D	D	S. Domingos	D	D
Canadá	D	D	Itália	D	E	Suécia	E	E
Chile	D	D	Japão	E	E	Suíça	D	E
China	D	D e E	Líbano	D	D	Síria	D	D
Colômbia	D	D	Luxemburgo	D	D	Checoslováquia	D	D
Comunidade Britânica	E	(¹) E	Líbia	D	E	Turquia	D	D
Costa Rica	D	D	México	D	D	U. R. S. S.	D	D ⁽⁵⁾
Cuba	D	D	Mônaco	D	E	Uruguai	D	D
Dinamarca	D	D	Nicarágua	D	D	U. S. A.	D	D
Egito	D	E	Noruega	D	D	Venezuela	D	D
Equador	D	D	Paquistão	E	E	Iugoslávia	D	D
Espanha	D	(²) (³) D e E	Panamá	D	D			
Finlândia	D	D	Paraguai	D	D			

(¹) Exceptuando o Canadá.

(²) Antiga rede Madrid-Saragoça-Alicante,

(³) Outras linhas da RENFE.

(⁴) Salvo a antiga A. L. e Metro de Paris.

(⁵) «Metro» de Moscovo, à esquerda.

(⁶) Chicago e North Western, à esquerda.

Os metropolitanos do Mundo

Da mesma revista extraímos o interessante quadro anexo com a indicação das redes metropolitanas do mundo inteiro:

Em exploração	Extensão em Km.	Número de linhas	Ano de referência	Observações
Barcelona . .	32	2	1949	
Berlim . .	78	4	1939	
Boston . .	103	8	1946	
Budapeste . .	5			
Buenos-Aires . .	59	5	1945	
Chicago . .	140	4	1947	
Glasgow . .	10	1		
Hamburgo . .		3		
Liverpool . .	11	1		
Londres . .	397	5 (1)	1951	Linha aérea (1) Grupo de linhas
Madrid . .	26	4	1949	
Moscovo . .	60	4	1949	
Nova-Iorque . .	387	4 (1)	1949	(1) Grupo de linhas
Osaka . .	4		1936	
Paris . .	166	14	1951	
Filadélfia . .	120	3	1947	
Sidney . .	8	1	1948	
Tóquio . .	16		1938	
Viena . .				

Comissão permanente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro

A primeira reunião da Comissão permanente foi no passado dia 1 de Março, tendo ficado constituída a lista definitiva dos congressistas e que a seguir se transcreve:

Presidente:

F. H. Delory — Director Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas.

Vice Presidente:

Goursat — Director da Região do Norte da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses.

P. Ghilain — Director do Serviço do Material e das Compras da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas.

Membros do «Comité» da Direcção:

Dorges — Inspector Geral de Pontes e Calçadas, Secretário Geral de Obras Públicas, Director Geral dos Caminhos de Ferro e de Transportes do Ministério de Obras Públicas e dos Transportes.

Lord Hurcomb — Membro da Comissão dos Transportes Britânicos.

Sir Gilman Tenkios — Secretário do Ministério de Transportes (Grã-Bretanha).

Antigos Presidentes de sessões, membros permanentes:

di Raimonde — Director Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano.

S. F. Ibrahim Fahmy Kerim Pachá — Do Cairo.

W. Meile — Antigo presidente da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro Federais Suíços.

Membros:

S. E. Abdel Rahman el Saxed Ammar Bey — Subsecretário de Estado do Ministério das Comunicações do Egito.

Armand — Director Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses.

F. Ch. Badhwar — Membro da Comissão dos Caminhos de Ferro, Ministro dos Caminhos de Ferro do Governo da Índia.

V. M. Barrington-Ward — Membro do Executivo dos Caminhos de Ferro Britânicos.

R. Benjomea y Burin — Presidente do Conselho da Administração da RENFE.

J. Beustead — Deputado, Membro da Comissão de Transportes Britânicos.

Besnard — Chefe de Serviço Adjunto ao Director Geral de Caminhos de Ferro e Transportes, Ministério das Obras Públicas e Transportes.

David Blee — Membro Executivo dos Caminhos de Ferro Britânicos.

J. Bauciqui — Director do Serviço de Via da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas.

Ch. Bayaux — Director Geral Adjunto da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses.

R. Claudon — Inspector Geral de Pontes e Calçadas, Vice-Presidente do Conselho de Administração da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses.

M. W. Clement — Membro da Comissão dos Caminhos de Ferro da Pennsylvania.

R. Cottier — Director do Serviço Central de Transportes Internacionais para Caminhos de Ferro.

M. Crem — Director do Serviço de Exploração da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas.

Csanadi — Director Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Húngaro.

A. Cottica — Chefe do Serviço de Material e Tracção dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano.

Dargeau — Director do Serviço Central do Movimento da Sociedade N. dos Caminhos de Ferro Franceses.

J. de Aguinaga — Director Geral de Caminhos de Ferro, Tranvias e Transportes por Estrada.

F. H. Delary — Já citado.

F. Q. den Hollande — Presidente dos Caminhos de Ferro Holandeses.

V. Deric — Professor da Faculdade Técnica de Belgrado, Conselheiro Permanente do Ministério dos Caminhos de Ferro da República Federal Popular Iugoslávia.

M. Devos — Director Geral da Sociedade Nacional Belga de Caminhos de Ferro Vicinais.

Dias Trigo — Director dos Serviços de Exploração e de Material, da Direcção dos Transportes

Terrestres do Ministério das Obras Públicas e das Comunicações de Portugal.

di Raimonde — Já citado.

Dorges — Já citado.

S. E. Mohamed El Wakil — Ministro das Comunicações do Egito.

J. Elliot — Membro Executivo dos Caminhos de Ferro Britânicos.

S. E. Hassau Bey Fahmy — Director Geral Adjunto da Administração dos Caminhos de Ferro, Telégrafos e Telefones da Estado Egípcio.

W. T. Farici — Presidente da Associação Americana dos Caminhos de Ferro.

F. Fazio — Conselheiro da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano.

J. M. Garcia Lamas — Director da Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhois.

P. Ghilain — Já citado.

Gausait — Já citado.

Gschwind — Presidente da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro Federais Suiços.

Ronald S. Harvey — Engenheiro Consultor do Governo da Nova Zelândia (Caminhos de Ferro).

Lord Huscam — Já citado.

Huyberechts — Director Geral Adjunto da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas.

Gilman Seukins — Já citado.

Kalitzov — Chefe da Secção do Movimento dos Caminhos de Ferro e Portos do Estado Búlgaro.

A. Kriz — Conselheiro Superior da Secção no Ministério das Comunicações da República Checoslováquia.

R. Krunz — Director do Serviço Federal de Transportes — Berna.

N. Laloni — Chefe do Serviço Comercial e do Tráfico dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano.

G. Lasz — Conselheiro da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano.

Lemaire — Director da Sociedade N. dos Caminhos de Ferro Franceses.

R. Lévi — Director das Instalações Fixas da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses.

G. Lindenberg — Engenheiro Adjunto do Alto Comissário da União da África do Sul.

R. Luna — Director Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Argentino.

M. Malderez — Secretário Geral do Ministério das Comunicações da Bélgica.

F. Marin — Vice-Director Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano.

P. P. Martin — Director Nacional da Planificação e Coordenação do Ministério dos Transportes da República Argentina.

W. Meile — Já citado.

P. Nolet de Brauwse — Secretário Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas.

J. H. Nuelle — Presidente, Delaware E. Hudson. Corporação de Caminhos de Ferro (Nova Iork).

G. Olivier — Director Geral Adjunto da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas.

V. Perrone — Inspector Geral Superior da Motorização Civil e dos Transportes.

X. Ramy — Director dos Caminhos de Ferro de Fribourgo e presidente da União das Empresas Suiças de Transportes.

R. A. Riddles — Membro Executivo dos Caminhos de Ferro Britânicos.

M. Schantl — Secretário geral dos Caminhos de Ferro Federais Austríacos.

H. E. Stokke — Director Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Norueguês.

F. D. Terkelsen — Director Geral de Caminhos de Ferro do Estado Dinamarquês.

J. C. L. Train — Membro Executivo dos Caminhos de Ferro Britânicos.

Tuja — Secretário Geral da União International dos Caminhos de Ferro — Paris.

F. G. J. Upmark — Director Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Sueco.

H. van Caleu Last — Director Geral de Transportes no Ministério dos Transportes e Pautas.

F. Perez Villamil — Director Adjunto da RENFE.

Wagner — Engenheiro Chefe do Ministério das Comunicações da Polónia.

S. E. le Dr. Sayed Abdel Wahid Bey — Director Geral da Administração dos Caminhos de Ferro, Telégrafos e Telefones do Estado Egípcio.

R. B. White — Presidente da Companhia dos Caminhos de Ferro «Baltimore E. Ohio».

Lt. Col. G. R. S. Wilsau — Inspector Chefe dos Caminhos de Ferro, Ministro dos Transportes — Londres.

Membros de Honra

R. da Costa Couvreur — Antigo Presidente do Conselho Superior de Obras Públicas do Ministério de Obras Públicas e Comunicações de Portugal.

U. Lamalle — Director Geral honorário da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas. Professor do Curso de Caminhos de Ferro da Universidade de Lovaina.

Novo tipo de vagões

Um grupo de 15 vagões de liga leve acaba de ser posto em serviço em Paris. Esses vagões, destinados ao transporte do alumínio, permitem a carga e a descarga automática. A carga útil de cada vagão é de 65 toneladas para uma tara de 15 toneladas e uma capacidade de 71 m³.

Na Assembleia Geral da C. P.

Aprovação do Relatório do Conselho de Administração e respectivo parecer do Conselho Fiscal

Optimismo do sr. Dr. Mário de Figueiredo quanto à situação futura da Companhia — Reeleição dos srs. engenheiro Pinto Osório e Dr. Garcia Mendes

ANTES de descrevermos o que foi a assembleia geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, efectuada na sua séde social, em Lisboa, a 28 de Junho último, permita-se-nos que aludamos, circunstancialmente, ao Relatório do Conselho de Administração e ao parecer do Conselho Fiscal relativos ao exercício de 1951, de que nos foi remetido pela respectiva direcção um exemplar impresso e para cuja apreciação-discussão-aprovação a mesma assembleia fora convocada.

Desses documentos transpira a mais tranquila convicção de deveres bem cumpridos—tais são o acento de franqueza e o tom firme de nobre ponderação que expressivamente os enformam.

O relatório do Conselho de Administração, constituído pelos srs. dr. Mário de Figueiredo, presidente; engenheiro Pinto Osório, vice-presidente; engenheiro D. Francisco de Melo e Castro, administrador-delegado; dr. Domingos Fezas Vital, brigadeiro Meñezes Vilar, dr. Malheiro Reymão Nogueira e engenheiro Mário de Oliveira e Costa, começa por declarar que o termo do contrato de concessão das linhas de caminho de ferro à C. P. e os arranjos financeiros que o acompanharam, exarados em Junho do ano passado, não resolveram o problema do seu equilíbrio económico, que, na opinião do mesmo Conselho, só poderá solucionar-se quando se influa nas suas receitas ou despesas — e não está na alçada da Companhia aumentar aquelas e reduzir estas, visto só lhe competir o fazer que, em condições plausíveis, funcione o serviço público que lhe foi confiado, mas, «observando os critérios de economia compatíveis com as mesmas condições».

Depois, o pormenorizado documento expõe esta afirmação importante:

Não pode pensar-se em aumentar as receitas através da elevação das tarifas. Desde que se perdeu, em matéria de transporte, o monopólio de facto de que, de um modo geral, gozaram as empresas ferroviárias e que foi o pressuposto da sua economia, as tarifas perderam a elasticidade de que antes eram suscetíveis e têm que adaptar-se ao mercado da concorrência.

A Companhia tem estado a fazer uma política de abaixamento de tarifas, utilizando os meios que comercialmente lhe parecem mais adequados, sem perder de vista o interesse público que lhe cumpre realizar e cuja defesa é assegurada pela fiscalização do Estado. Dado que nos é ainda praticamente impossível, em matéria de transporte ferroviário, determinar os custos, não podem medir-se com segurança os reflexos daquela política; está-se, no entanto, convencido de que ela é, no que toca às receitas, vantajosa.»

Tocante tributo de homenagem ao pessoal

Peregrinando pelo texto bem explícito do Relatório em referência, vê-se, em seguida, que os administradores da C. P. foram compelidos a fazer baixar as despesas de exploração, no que desejam agora deter-se, por quanto se lhes impõe, até, a necessidade de reorganização dos serviços e dos quadros do pessoal.

A este dedicam, depois, as seguintes linhas de homenagem:

O pessoal tem sabido sofrer a crise da Companhia. Não se tem

poupado a sacrifícios para que o serviço corra com regularidade. O público é testemunha de que o serviço tem, mesmo, melhorado sensivelmente. Isso é obra de todos: Daqueles cujas funções são de maior responsabilidade e daqueles que a têm menor. A todos devemos deixar aqui uma palavra de grato reconhecimento.

Condições para nova compressão de despesas

E, após esta nota profundamente simpática de justiça para com os servidores prestimosos e abnegados, o relatório toca ainda a melindrosa matéria que é a compressão de despesas, ponderando que ela só será verdadeiramente exequível com a modificação dos meios técnicos da Exploração. E frisa a possibilidade respetiva, nestes termos:

Maior compressão de despesas só parece poder fazer-se, dado o exposto, através da modificação nos meios técnicos de exploração. Esta modificação está prevista em dois escalões: Um de execução imediata, outro de execução mais demorada.

Este último corresponde à transformação e reapetrechamento da rede cujo plano, nos termos do artigo 3.º do contrato de concessão, será oportunamente apresentado para aprovação do Governo. O outro escalão está já a executar-se, mas a sua execução não estará concluída senão daqui a dois anos, pouco mais ou menos. Já recebemos 9 das 17 locotivas Diesel encomendadas por conta do auxílio directo do Plano Marshall, que sobe a cerca de 96.000 contos, e esperamos tê-las todas em serviço até ao fim

do verão; hemos de receber, durante os dois anos previstos, 35 automotoras, 12 tractores, 20 atrelados e porventura algumas carruagens Budd, por conta de 100.000 contos do empréstimo do Fundo de Fomento que nos foi facilitado pelo Governo e de mais 37.000 que o mesmo Governo nos atribuiu como subsídio não reembolsável.

Os encargos de amortização daqueles empréstimos foram diferidos, de sorte que estamos já a beneficiar e continuaremos, à medida que formos recebendo o novo material, a beneficiar da economia que ele traz consigo. Isto não é, desde já, suficiente para se atingir o equilíbrio económico da empresa, salvo um aumento substancial de tráfego cujo rendimento não fosse completamente absorvido pelo custo do transporte.

NUNCA SE RECORRERÁ AO ENCURTAMENTO DO PERCURSO PARA PASSAGEIROS

Não vêem, pois, os administradores da C. P., como, sem serem auxiliados, poderão satisfazer às exigências da vida da sua empresa. Tentando diminuir as despesas por meio de encurtamento de percursos dos comboios de passageiros, com o fundamento de que tais percursos aumentaram sem que, embora houvesse crescido o volume de passagens, tivesse anmentado também em proporção, a respectiva receita? Não. Não quer a Companhia apelar para tal recurso negativo. «É que se o fizesse, serviria pior o público e não teria a certeza de, atrás da miragem de uma economia momentânea, não estar a afastar correntes de tráfego, em vez de as atraír para melhorar a sua economia futura.»

JÁ EM 1952, AS RECEITAS AUMENTARAM EM RELAÇÃO AO ANO TRANZACTO

No entanto, para nem tudo ser cor escura de pessimismo nos considerandos do relatório, nele se observa que no ano corrente as receitas aumentaram, em relação ás correspondentes de 1951. Isto, porém, não quer dizer, acrescentam eles, que, mesmo continuando daqui por diante a crescer em igual ritmo, sejam suficientes para extinguir o deficit, embora anunciem menos afrontadas perspectivas para a empresa.

RECONHECIMENTO ESPONTÂNEO PELO AUXÍLIO DO GOVERNO, DA C. G. D. E DE FONSECAS, SANTOS & VIANA

Dado que não está nas suas mãos provocar, desde já, o aumento das re-

ceitas e a diminuição das despesas, só por meio dos subsídios do Governo é que o Conselho de Administração se pode considerar apto a assegurar o funcionamento do serviço público que lhe está cometido.

E, aqui, declara ter o Governo «dado todas as mostras de compreender a situação da C. P.», atribuindo-lhe, já desde Outubro de 1951, o subsídio correspondente ao imposto ferroviário entregue ou a entregar ao Fundo Especial de Transportes Terrestres; e atenuando-lhe o deficit por várias maneiras, duas das quais têm sido: O suportar o diferencial de preço dum dos combustíveis; e o facilitar-lhe, pelo Fundo do Fomento, diferentes operações de crédito, de molde a aliviar a tesouraria da Companhia das adversidades que a embraçavam.

Dirigindo, por isto, o seu agradecimento aos Poderes Públicos, os administradores da C. P. também não olvidam a sua gratidão à Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência e ao Banco Fonsecas, Santos & Viana pela maneira comprehensiva e satisfatória como sempre têm considerado as suas dificuldades tesoureiras.

E o preclaro documento termina por comunicar aos acionistas que, em harmonia com os artigos 17.º e 26.º dos Estatutos, se procedeu ao sorteio de um administrador e um vogal do Conselho Fiscal aos quais tinha de dar-se por findo o mandato, havendo sido, assim, sorteados os srs. engenheiros Pinto Osório e Dr. Garcia Mendes, pelo que a assembleia convocada deve eleger quem os substitua, advertindo-se de que são consentidas, estatutariamente, as reeleições.

A CONTA DO EXERCÍCIO, NA SUA ENUMERAÇÃO CIRCUNSTÂNCIADA

1 — Receitas totais, Receitas do tráfego, líquidas de reembolso, 662:127.327\$81; Receitas da camionagem, 954.206\$10; e receitas fora do tráfego, 5.583.761\$50 = 668:665.295\$41.

2 — Despesas de exploração, Administração geral; movimento e tráfego; via e obras; material circulante; tracção, 607:666.571\$65; Encargos do Fundo de amortização e renovação do material circulante, 12:329.527\$70; Despesas da camionagem, 388.261\$60; Encargos sociais, 63:555.931\$92; e Encargos tributários, 45:650.942\$60 = 729:591.235\$47.

Resultado da exploração, menos 60:925.940\$06.

3 — Empréstimos e subsídios, Subsídios reembolsáveis referentes à

parte do imposto ferroviário de Outubro a Dezembro de 1951 que constitui receita do F. E. T. T., 11:597.256\$, 4—Encargos financeiros, 25:228.180\$48 = 13:630.924\$48.

Resultado financeiro da gestão, menos 74:556.864\$54.—5—Despesas de 1.º Estabelecimento, 7:247.752\$04 = 81:804.596\$58, que é, portanto, o triste resultado final do exercício.

Um deficit de 81:804.596\$58 é muito de deplorar.

A este quadro de contabilidade succedem-se o Balanço, as contas de Ganhos e perdas e da Exploração e ainda outros documentos anexos, tais como os Resumos do movimento da concessão única, do Estabelecimento, do Material Circulante (inventário), do Material Circulante a amortizar, da Mobília, Utensílios e Ferramentas, e do Fundo de Amortização e Renovação de Material Circulante; e os mapas de: Extensão das Concessões e Linhas em Exploração (via férrea, via fluvial e carreiras por estrada); Percurso (segundo o combustível utilizado e o serviço prestado e resumo geral); Tráfego de Passageiros (serviços nacional e internacional); Tráfego de Mercadorias (serviços nacional e internacional); Receitas (fora do tráfego; líquidas de reembolsos e imposto); Despesas de Exploração (dos serviços e respectivos saldos); Desenvolvimento das Despesas dos Serviços; Despesas de Primeiro Estabelecimento e Obrigações.

O ENCOMIÁSTICO E CATEGÓRICO APLAUSO DO CONSELHO FISCAL

Pelo parecer do Conselho Fiscal, que seguidamente, lemos, vê-se que foi unânime a concordância prestada pelos seus membros, srs. Dr. Garcia Mendes, presidente; coronel Esmeraldo de Carvalhais e Dr. Augusto Vitor dos Santos, secretário e relator, ao relatório apresentado pelos administradores. E que tal aplauso foi significado no tom mais categóricamente encomiástico provam-no estes passos do citado parecer:

A regularidade com que, no estrito e permanente desempenho das nossas atribuições legais, seguimos os trabalhos do Conselho de Administração, e procedemos à conferência tanto de assentos lançados em livros da escrita, como da caixa e dos valores existentes na sede social, cuja arrumação e ordem sempre com prazer verificámos, permite-nos assegurar-vos a perfeita exactidão com que as contas se mostram escrituradas e apresentadas para poderem obter a vossa aprovação.

Todos os elogios são poucos ao persistente esforço da vossa Administração, proficiente e indistintamente coadjuvado pelo pessoal de todas as categorias.

**Um «oásis» nos desertos do
Lucro — O ano de 1951,
próspero para a E. G. T.,
em seus serviços combina-
dos com os da C. P.**

Nos termos do artigo 15º do Contrato de Concessão Unica, o folheto insere o relatório da Empresa Geral de Transportes—mas, este de expressão francamente optimista, o que se observa nestes seus tópicos jubilosos:

Mercê dum entendimento cada vez mais íntimo entre os nossos serviços e os da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pudemos intensificar a política de coordenação de transportes e, assim, reaver para o caminho de ferro grande quantidade de tráfego que andava desviado para a estrada, especialmente a de Lisboa-Porto. O volume deste tráfego atingiu cerca de 21.000 toneladas.

Os resultados daquela política incitam-nos a prosseguir-a e desenvolvê-la, sempre que o interesse comum o aconselhe, sendo de notar que nos meses de Janeiro e Fevereiro de 1952 se transportaram já 5.590 toneladas.

Mediante acção enérgica e persistente, conseguimos ampliar e remodelar os serviços a domicílio, diminuindo os correspondentes deficits, que tanto têm onerado a exploração. Para isso, abriram-se as centrais do Areeiro e de Alvalade, adquiriram-se viaturas de pequeno consumo e, sem prejuízo da regularidade da distribuição, reduziram-se bastante os percursos, embora tenha sido maior a tonelagem transportada.

E o respectivo Conselho de Administração, ao findar o seu relatório, congratula-se por ver que o seu passivo se reduziu em 786.02\$55, relativamente ao de 1950; e que o seu exercício foi encerrado com o lucro de 166.446\$16—isto é, mais 123.257\$16 do que em 1950. Este ganho, segundo sua proposta, aprovada pelo Conselho Fiscal, será aplicado na amortização de antigos prejuízos.

Os trabalhos da Assembleia

**Afirmações do sr. general
Raul Esteves—As dificulda-
des da Companhia e as re-
galias do pessoal.**

Sob a presidência do sr. Dr. Bustorff Silva, secretariado pelos srs. prof Dr. José Alberto dos Reis, delegado do Governo, e Drs. Mendes de Carvalho e Martins Homem, reuniu-se, como acima dissemos, a Assembleia Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com volumosa presença de accionistas e tendo a apreciação do relatório do Conselho de Administração e respectivo Parecer do Conselho Fiscal por ordem do dia, antes da qual usou da palavra o sr. general Raul Esteves.

Este nosso ilustre colaborador apreciou a interferência governamental na administração da C. P. e, em especial, as do sr. ministro das Comunicações e do seu antecessor em tal pasta, engenheiro Cancela de Abreu, ex-administrador, com a lástima de que ambos houvessem provocado o afastamento de pessoas que estavam prestando serviços dedicadíssimos e de inegável utilidade àquele empresa. Ele, orador, contava-se nesse número sacrificado de servidores da C. P., visto haver sido forçado a abandonar o seu cargo, quando era certo que o desempenhava devotadamente, de alma e coração. Entrando-se na ordem do dia, falou o sr. José Lucas Coelho dos Reis que, após confrontar os relatórios dos C. de A. de há 40 anos com o do actual, enviou para a mesa uma extensa moção, cujas conclusões são as seguintes:

- 1º Que as regalias de que goza o pessoal da Companhia, apenas sejam extensivas às suas esposas, filhas solteiras com boa reputação moral e filhos menores;
- 2º Que a Companhia seja, apenas, obrigada ao cumprimento das reduções e facilidades constantes dos n.ºs 1º, 2º, 3º, 4º e 6º da Base do Contrato de Concessão em vigor, e que aos accionistas seja dado conhecimento dos passes e reduções que estão sendo concedidos às entidades oficiais a que se refere o n.º 6º da referida base.

Explicações pelo Dr. Mário de Figueiredo e considerandos sobre o «dèficit», atribuído à crise geral.

Então, o sr. dr. Mário de Figueiredo explicou diversos passos do relatório em discussão, ao qual também se referiu o sr. Agostinho Paiva, produzindo várias considerações acerca do dèficit das contas do exercício apreciado.

Seguidamente, o sr. Alfredo Ferreira atribuiu à crise económica de que enfermam, agora, todos os países as dificuldades com que luta a C. P., acrescentando que, sem defender ou atacar o relatório do seu conselho administrativo, prestava justiça à acção e às intenções dos seus membros, pois, estava convencido de que eles haviam procurado, sempre, proceder o melhor possível. Por fim, rogou ao delegado do Governo que expusesse bem às altas esferas do Poder a verdadeira situação económica da C. P..

**Alvitre para uma compen-
sação aos accionistas, pri-
vados de dividendo**

O sr. Mendes de Carvalho (pai) alvitrou que fossem concedidos passes,

no maior número possível, aos accionistas, como justa compensação de não se lhes dar dividendo. Respondeu-lhe o presidente do C. de A., sr. Dr. Mário de Figueiredo, que opinou não ser viável, como substituição de dividendos, a concessão de passes. Quanto à futura situação da C. P., ele, orador, nutria o melhor optimismo, por quanto, sendo Portugal um país de economia progressista e apesar de ter tráfego inferior a outros países, ninguém poderá dizer que esse tráfego não venha nele a assumir o mais consolador incremento. Afirmou a seguir que a situação embaraçosa da C. P. não é, apenas, consequência da grande crise económica mundial, mas de outros complexos motivos; e declarou estar aquela companhia a efectuar importantes modificações nos seus serviços técnicos, pelo intuito, assim alcançável, de obter diminuição de despesas. Quanto a reparos acerca de «número demasiado» do pessoal, repudiou o conceito de que eram mais que suficientes para a laboração da Companhia 50 por cento do total dos seus empregados; e de que o quadro de engenheiros era excessivo, quando, afinal, ele comportava, somente, 80, número considerado estritamente indispensável.

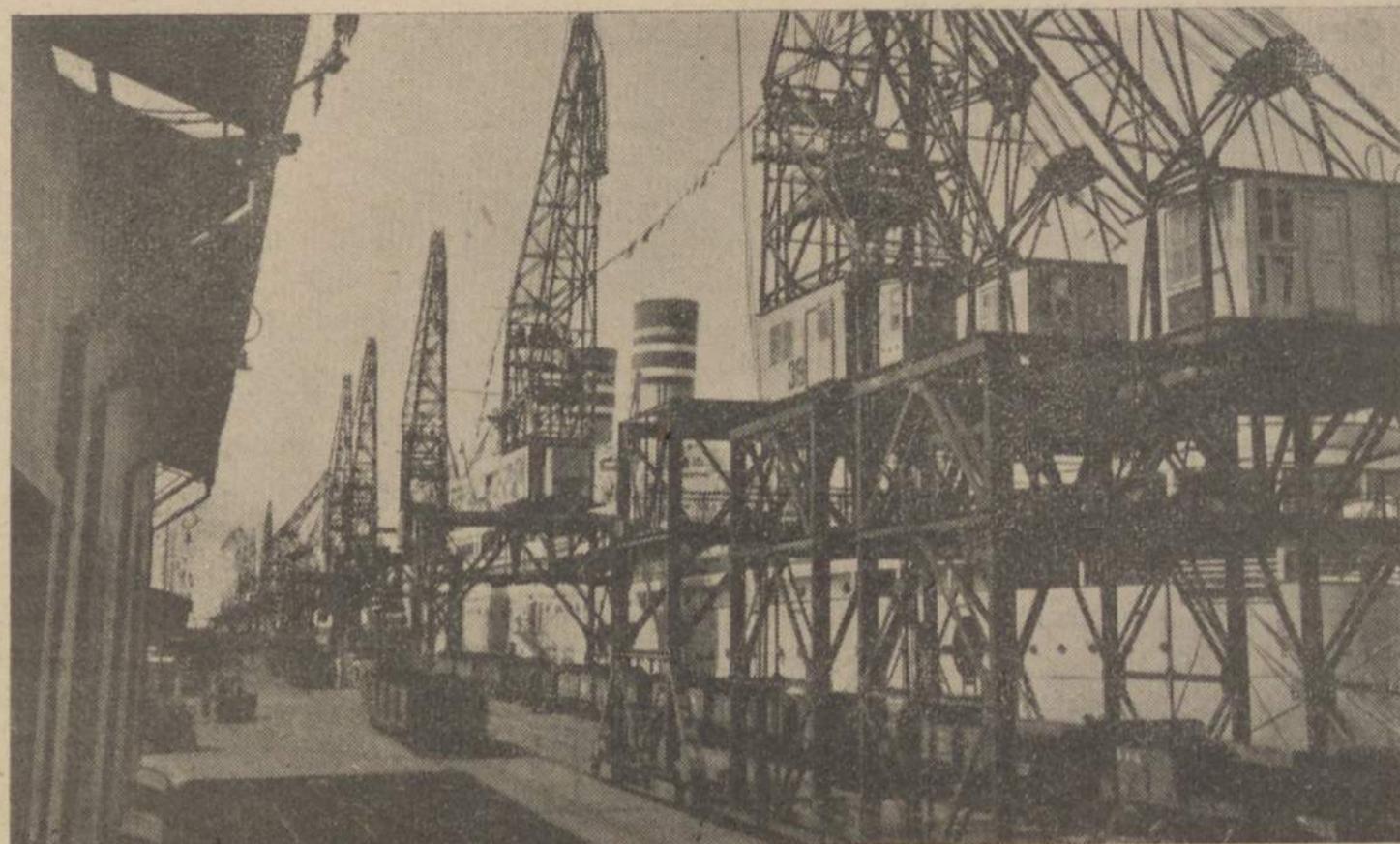
O sr. engenheiro Cunha Leal acredita na competência e nas qualidades de trabalho do C. de A.

Depois, pediu a palavra o sr. Cunha Leal que comentou as declarações do sr. general Raúl Esteves e emitiu parecer acerca da unificação dos transportes e dos direitos dos accionistas. Após considerar, também, que era geral e não nacional a presente crise financeira, afirmou, em sumula:

— A despeito de discordar do regime político vigente, deposito confiança na competência dos membros do Conselho de Administração da C. P. e creio nas suas qualidades de trabalho. O que não sei é se a situação desta empresa permitirá que eu me confesse optimista.

O referido accionista declarou depois ser partidário de toda a coordenação dos meios de transporte e do princípio de lhes serem facultadas as mais largas possibilidades, a fim de prescindirem do auxílio do Estado.

Postos, a seguir, à votação o relatório e o parecer discutidos, a assembleia consagrou-lhes plena aprovação e reelegeu os srs. engenheiro Pinto Osório e Dr. Garcia Mendes para os cargos que já desempenhavam, um no C. de A. e outro no C. F.



LOURENÇO MARQUES — Cais Gorjão

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Julho de 1902)

Lourenço Marques

Ninguem poderá acusar-nos de leviandade na discussão dos graves assumptos que se prendem com a vida nacional e com o decoro da patria. A carapuça, que um nosso collega da imprensa periodica talhava ha dias para aquelles que fazem irreflectidamente o jogo dos nossos inimigos e dos nossos rivaes — é carapuça que não nos serve.

Nós não condennamos sómente os que praticam esse irreflectido jogo. Vamos mais longe: verberamss com a mesma vehemencia, senão com mais, aquelles que, como acontece neste momento a proposito da transformação que se está dando na Africa do Sul, estimulam nos animos nacionaes uma cega confiança na amizade e cordealidade das relações entre Portugal e a Inglaterra.

O que o bom criterio, absolutamente desembaraçado de combinações interesseiras de politica ou de algibeira, indica como regra de mais segura conducta na situação que para nós se define com o restabelecimento da paz, é o ficarmos *de pé atraç* perante tudo quanto, por parte da Inglaterra, nos fale de lealdade e cordealidade nas relações em que deva basear-se e afirmar-se o progresso de Lourenço Marques.

Não pretendemos que se faça estendal de arrogancias. Não aconselhamos imposturas de independencia e despreocupação em face de vizinhos que tanto são para temer. Não consentimos que nos envolvam no rol dos grosseiros e provocadores, nem dos que abusam da sua fraqueza para, á sombra d'ella e da impunidade, se permittirem, todas as desconsiderações e todos os aggravos.

Nunca soffremos d'esse sentimentalismo morbido que não ha muito tempo ainda agitava a maioria dos animos portuguezes num movimento em que systematicamente se hostilizava a Inglaterra.

Do nosso lado, servindo-nos de base sólida de argumen-

tos, não temos só a história das relações da Inglaterra connosco, em todos os tempos. Conhecida é, de sobejlo, essa historia, para que nos poupemos a pena de a rememorar. Um grave facto d'este momento, até agora evitado ao domínio publico por quantos teem manifesto interesse em demorar quanto possível, sob reserva, determina o sentimento de desconfiança que não occultamos, e justifica a situação *de pé atraç* que temos por mais acertada.

O facto grave é este:

Aproveitando-se a coincidencia da retirada do sr. Mac-Donell, por motivo que o serviço diplomatico perfeitamente regula, é nomeada para substituir aquele ministro, em Lisboa, uma das primeiras figuras da diplomacia ingleza, cuja nomeação para tal cargo, em circunstancias normaes de «lealdade e cordealidade», teria surprehendido grandemente os que vivem no segredo das chancelarias, mas que nesta occasião parece corresponder a uma necessidade urgente do governo da Inglaterra nas suas relações com Portugal. Qual será, pois, essa necessidade urgente?

Terminada a guerra com o Transvaal, e começando agora outra campanha — a da paz, na Africa do Sul, a ella somos chamados como nação directamente interessada no progresso.

A Inglaterra é hoje o unico poder soberano em contacto com as nossas fronteiras, e é a nossa aliada. Está na memoria de todos quantos serviços recebeu de nós a Inglaterra em Lourenço Marques enquanto durou a guerra. Tudo leva a suppor que a Inglaterra não deixará sem recompensa esses serviços, e não terá melhor ensejo de o fazer do que este, que a paz com o Transvaal lhe proporciona. Já o *Times* o declarou.

O *Times* disse: «Os interesses economicos e comerciaes communs ás colonias portuguezas e britannicas na Africa do Sul são tão numerosos e estreitamente ligados que podemos confiadamente esperar a harmonica cooperação das duas potencias na missão de promover o desenvolvimento pacífico das suas respectivas possessões».

Do modo por que os ingleses comprehendem esta comunidade de interesses e a harmonica cooperação económica connosco fala-nos uma curiosa estatística publicada em Pretoria, em maio último, e assignada pelo director da alfandega do Transvaal, sr. Honey.

Segundo esta estatistica, pelas tres linhas, do Cabo, Natal e Lourenço Marques, se importou, no primeiro trimestre do corrente anno, mercadorias no valor total de

1.805.024 libras sterlinas, das quais coube: ao Nafal, 725.790 libras; ao Cabo, 910.312; a Lourenço Marques, 168.921.

Estando a linha de Lourenço Marques perfeitamente desembaraçada para as mercadorias destinadas ao exercito inglez, as peias das autoridades britannicas, postas no nosso território, apenas nos deixaram 9% do commercio civil em que, antes da guerra e sem a influencia do poder que em Lourenço Marques adquiriram, participavamos, em livre concorrencia, 24%, assegurando assim ás colonias inglezas interessadas 91%, quando antes tinham 74%.

Occupada a linha ferrea portugueza com o transito de material para a guerra britannica, os nossos cofres publicos cobram o direito reduzido pelo valor de aveia a real, e carne a trinta réis. Reduzido forçosamente o transito de mercadorias civis, deixámos de cobrar 3% a que tínhamos direito.

Mas, o peior é que, se a nossa administração se julga riquissima para consentir nestes desvios, o nosso commercio está pobrissimo, e como resultado de todas estas machineções, por nós de tão boa mente consentidas, concorre em 10.000 libras ao lado de 13 milhões de commercio inglez de Lourenço Marques para o Transvaal.

E ha mais; ha muito mais. No *modus-vivendi* ajustado para o serviço ferroviario do porto de Lourenço Marques ao Transvaal ha clausulas muito curiosas.

Segundo essas clausulas, fica convencionado que o governo da provincia de Moçambique e a direcção do caminho de ferro de Lourenço Marques darão ao caminho de ferro imperial militar tratamento igual, a todos os respeitos, e que concederão os mesmos privilegios que eram concedidos á companhia dos caminhos de ferro neerlandeses, com excepção dos comboios militares e comboios de doentes, aos quais concederão um *bonus* especial.

As tarifas combinadas e classificação de mercadorias nas linhas de Lourenço Marques-Ressano Garcia e Ressano Garcia-Johannesburgo, que estavam em vigor antes da guerra, restabelecidas, vigorarão enquanto subsistir o *modus-vivendi*, salvas as modificações que forem feitas por acordo entre as duas partes. Fica entendido que se a classificação de mercadorias e as tarifas nas linhas de Durban, East London, Port Elisabeth e Capetow ao Transvaal forem modificadas durante a vigencia do *modus-vivendi*, serão igualmente modificadas nas linhas de Lourenço Marques-Johannesburgo, e, proporcionalmente, as tarifas, de forma a conservar a relação que existia entre as mesmas tarifas antes da guerra.

A necessidade urgente, a que se attende com a nomeação do novo ministro inglez em Lisboa, não pode ser outra senão a de collocar Lourenço Marques em condições de produzir a maxima somma possível de proveitos. Basta olhar num mappa a situação em que vae ficar Lourenço Marques em relação aos outros portos de que a Inglaterra pode servir-se para comunicar com o Transvaal, basta medir as distancias que os productos da industria ingleza e os da sua nova colonia terão a percorrer em sentidos diversos, e apreciar as diferenças entre o percurso do nosso caminho de ferro de Lourenço Marques e o do caminho de ferro de Durban, por exemplo — para se suppôr que não seremos nós quem haverá tirar de Lourenço Marques a maior somma de proveitos.

Os perigos que acima apontamos — não são uma hypothesis pessimista; são uma probabilidade bem fundamentada na tradição das nossas alianças com a Inglaterra a que o *Times* e as *Novidades* frequentemente alludem, e bem fortalecida com a noticia da nomeação do novo representante do governo inglez em Lisboa.

O que nós temos a fazer, agora, é conseguir que Lourenço Marques não seja só para os ingleses — mas para nós tambem.

Tracção electrica

Já se está construindo o pequeno troço do Largo das Duas Egrejas para serviço dos theatros.

Das linhas da antiga rede faltam sómente abrir a da rua de S. Bento e a do Campo Pequeno ao Lumiar, visto que a das Martyres da Patria deve abrir por estes dias.

Linhas Portuguesas

Vão chegar a Campanhã os serviços das Diesel eléctricas

A ida a Campanhã das formidáveis locomotoras eléctricas Diesel só foi possível mediante a decisão da C. P. de reforçar a ponte de D. Maria II. Esta velha obra de Eiffel foi, assim, transformada por completo, ficando a ser uma ponte muito mais resistente do que era e com aspecto de construção nova.

Essa ida das Diesel constitue um sensacional acontecimento quanto a transportes ferroviários no nosso país. Agora, já se pode efectuar em poucos segundos a paragem que em Gaia tinham de fazer os comboios de longo curso.

Trata-se dum melhoramento cuja importância técnica nem é preciso fazer realçar, tal é a sua evidência utilíssima. A sua consecução tem de atribuir-se ao meticulo e proficiente estudo dos engenheiros da C. P. e à boa vontade desta companhia no sentido de dar corpo a iniciativas com que procura constantemente modernizar o seu tráfego, beneficiando sobremodo os passageiros.

Demais, o notável melhoramento a que nos estamos referindo incide na linha mais movimentada de toda a nossa rede ferroviária continental, ou seja a de Lisboa-Porto. Isto significa que pela C. P., através dos seus planos de renovação efectiva, não deixa nunca de ser dada prioridade às instâncias de desenvolvimento dos seus serviços que, na verdade, a mereçam.

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

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

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

Rua Augusta, n.º 126-130

Tel. 26669

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Em Baden, uma mulher preparava uma torta de maçãs junto dum janela aberta, quando, de repente, duas mãos cabeludas lhe arrebataram algumas maçãs. A pobre mulher deu um grito e desmaiou. Estava ainda desmaiada quando dois guardas do jardim zoológico entraram e prenderam dois chimpanzés que haviam fugido e, tendo entrado pela janela aberta, estavam sentados na mesa comendo o resto das maçãs.

(Da revista *Atlantis*—Newfchatel)

«Este carro é para a pessoa que chegar primeiro» — dizia um anúncio de *El Periodista*, de Lima. E assim foi. Quem chegou primeiro foi um gatuno que o roubou dum grupo de carros usados onde um negociante o tinha à venda.

(Da revista argentina *Claridade*—Gualeguay)

Num tribunal de Nova Iorque, cheio de pessoas que assistiam ao julgamento, estava sendo julgado um filipino acusado dum crime grave. O advogado de defesa concluiu o seu discurso dizendo: «O meu cliente é um doente. Fugiu dum hospital onde estava internado por se encontrar atacado de lepra». Em menos de cinco minutos toda a gente fugiu da sala!

(Do *China Mail*—Hong Kong)

Conversam dois amigos, num «omnibus».

— Há oito anos que «eles» não encontram uma casa para morar.

— Mas, eu ouvi dizer que já marcaram o casamento.

— Marcaram e desmarcaram mais de três vezes, porque as coisas pioram cada vez mais.

— É questão de ordem financeira?

— Não e sim, meu amigo. Não, porque ele ganha relativamente bem. Sim, porque as suas posses não dão para alugar um apartamento que acomode os cinco filhos...

(De *El Espectador*—Monterey—México)

O dr. Gruvel afirma que a carne dos tubarões, rica em ácido fosfórico, podia ser comida fresca ou salgada; os ossos, uma vez pulverizados, seriam óptimo fertilizante e os intestinos se podiam fazer cordas para instrumentos musicais. Na Indo-China há dez espécies de tubarões muito abundantes, matéria prima de grande valor que ninguém ainda pensou em utilizar para proveito do homem.

(Do diário *Il Paese*—Genova)

O homem salta em comprimento mais do que o cavalo. O negro americano Owens detém o «record» de 8,13 minutos. O cavalo «Tenace», campeão de saltos, não vai além de 7,50 m.

(De *El Patriota*—diário de Guatemala)

Uma mulher de Dio a quem faltou um anel acusou uma criada de lho ter roubado e encontrou um velho ninho

de pássaros que o vento deitara abaixo. Ao apanhá-lo, encontrou incrustado na construção do ninho o anel!

(De *The Goa Mail*)

Observou-se que o corpo humano é susceptível de maior resistência física a um choque nas costas do que a um choque que o atinja de frente. Por esta razão, os aviões terão as cadeiras de costas voltadas na direção da marcha.

(De *The Fortnightly*—Londres)

A Associação Flor da Caridade, fundada recentemente nos Estados Unidos, recolhe em dinheiro as contribuições que deveriam ser empregadas na aquisição de flores para os mortos. O hábito de consagrar flores a defuntos está a transformar-se no gesto de empregar o dinheiro a isso destinado em donativos para fins de caridade.

(Do *Courrier des Marches*—Ceintrey)

Uma expedição chinesa avistou o famoso Npor, a Sudoeste de Chengtu, o ponto mais alto da China, e que, até hoje, não foi sobrevoado.

(Do semanário *Rizospastis*—Atenas)

O proprietário de certa revista cujas 11.834 assinaturas estavam a expirar comprou uma máquina de imprimir cartas e sugeriu a renovação aos assinantes. Mas, a máquina, que sobreescritava, selava e colocava a carta na mala do correio sem que mãos humanas lhe tocassem, fez... com que um único assinante recebesse 10.154 cartas.

O correio local teve que alugar um camião para fazer a entrega. O assinante depois de ler umas 200 cartas comprehendeu o caso e enviou à revista um cheque de seis dólares.

(Da *Revista Nacional de Agricultura*—Colômbia)

O dr. Walter Kany, especialista em fisiologia do cérebro, localizou a sede da consciência no «corpus striatum», na parte anterior do centro cerebral, em nível paralelo aos olhos e ao ápice das orelhas, mais ou menos em linha recta com o plano superior delas.

(De *Revue Moderne*—Bruxelas)

Durante um treino da equipa de futebol de Giresheim, foi necessário remover a terra duma das balizas do campo, encontrando-se uma bomba de 500 quilos que não explodiu. Há cinco anos que ali se jogava o futebol sobre aquele perigoso engenho!

(Do semanário *Welschau*—Francfort)

Os vasoneuróticos, ou nervosos vasculares, espirram à mais simples corrente de ar, tem tendência para o reumatismo, dor de estomago, e a sua pele é muito sensível. Assim o afirma o dr. Melkiss explicando que as alças capilares desses indivíduos reagem com excessiva violência.

(Da revista *Silhouete*—Paris)

O «cocktail flamejante», última novidade apresentada por um famoso «bar» de Pitsfield, acaba de ser proibido pelas autoridades locais sob o pretexto de que constituía um «perigo de incêndio».

As criadas serviam este «cocktail» em chamas, vestidas como os bombeiros e de capacete na cabeça.

(Do *The Eastern Review*—Changai)

O professor Sherbune, da Universidade de Califórnia, anunciou que a cultivação regular do solo do México foi iniciada há três mil anos: havia grandes campos cultivados pelos indios antes de ali chegar os primeiros homens brancos.

(Do semanário *Il Perrocheto*—Pádua)

Um vendedor andava com o seu carro pelo Texas vendendo coisas variadas a variadas pessoas. Roubaram-lhe do carro uma parte da mercadoria: doze campainhas de alarme contra roubos de automóvel.

(Do semanário *L'Aurore*—Marselha)

Foi Colombo quem primeiro empregou a palavra «canibal»: ao descobrir as Antilhas encontrou ali os caribes, tribo de antropófagos e escrevendo aos reis de Espanha a respeito desse povo chamou-os de «caribales»—que se transformou em «canibales».

(Da revista *Universidad*—Saragoça)

O famoso pintor holandês Van Gogh durante a sua vida teve dificuldade em vender os seus quadros e viveu miseravelmente. Expostos agora em Nova Iorque esses quadros foram vistos por 800.000 pessoas e alguns deles vendidos por quantias astronómicas...

(Da revista *Vie Spirituelle*—Paris)

Um polícia de Kalamazoo, depois de bater fortemente numa porta, teve de quebrar uma janela à cacetada numa estação de incêndios primeiro que acordasse os 14 bombeiros que lá dormiam. Uma dependência da estação estava em chamas.

(De *La Union Liberal*—Cajamarca)

Durante a passada campanha eleitoral na Inglaterra, um candidato trabalhista esforçava-se num dos bairros londinos por exaltar as virtudes do seu partido. E perguntou: —Quando houve uma juventude mais sã, mais inteligente do que agora?

Neste ponto uma voz clama do meio do auditório—Pois sim, mas isso é industria particular!

(Do semanário *Rossignol*—Paris)

Frank Bus embriagou-se, em Detroit, e foi uma luta para o conseguirem levar para a cadeia. Quando o julgaram no Tribunal a acusação mais séria que lhe faziam era a de ter mordido o guarda que o prendera. Foi absolvido assim que mostrou que não tinha um só dente.

(De *Boston Globe*)

Um moderno avião inglês a jacto bateu novo recorde: 2.183 milhas de Londres ao Cairo, sem escalas, em quatro horas e quarenta e dois minutos.

(De *Humans Events*—Washington)

Os peixes bebem pouca ou talvez nenhuma água, pois que obtêm toda a água de que necessitam através das escamas e da comida que digerem. Abrem e fecham a boca a fim de que a água passe através das guelras, donde é extraído o oxigénio necessário à sua vida.

(Da revista *Kristógoros*—Atenas)

Acaba de ser divulgada em Oslo a notícia dum invento curioso. Trata-se dum tipo de faca que gira à velocidade de 800 milhas por hora, podendo retalhar uma pessoa em fragmentos microscópicos. Funciona como cortador de carne, com a diferença de que corta tão rapidamente que o retalhamento pode ser feito por choque super-sónico, desenvolvendo-se as ondas sonoras adiante da máquina.

(Da revista *Furche*—Leipzig)

Um indivíduo de Cardif, de 61 anos, apareceu numa Companhia de Seguros de Vida e pediu que fosse cancelada uma das suas duas apólices porque não podia continuar a pagar os prémios. Enquanto tratavam de satisfazer o pedido, o segurado caiu morto, com um ataque cardíaco.

(Da revista *Forum*—Nova Iorque)

Em S. Domingos (Haiti) houve um baile promovido por um homem morto há 23 anos, que estabeleceu no testamento um fundo para «um baile anual até que ele atingisse cem anos se vivo fosse». A estranha disposição testamentária tem sido rigorosamente cumprida.

(Do diário *La Patria-La Paz*)

O pessoal do grande Café Internacional, de N. Iorque é constituído únicamente por individuos de alta nobreza russa, hungara, polaca e romana exilada nos Estados Unidos. Os criados são príncipes, duques ou barões. Certa noite entrou no café o príncipe Olavo de Suécia. Todas as mesas estavam ocupadas. Dirigi-se ao gerente e disse:

—Não me arranja um lugar? Sou o príncipe Olavo da Suécia...

Sinto muito—respondeu cortêsmente o gerente—mas temos o nosso pessoal completo.

(Do semanário *Epoca*—Roma)

Uma viúva de Boston processou um Banco da mesma cidade, testamenteiro dum milionário que nada deixara aos herdeiros, mas legou quarenta mil dólares ao seu gato. A reclamante alega que vale dez mil dólares os serviços que durante muitos anos prestou, penteando e catando pulgas ao gato.

(Do semanário *Palomo*—Chile)

O dr. Fieser descobriu dois novos elementos compostos de naftoquinina e hidrolapacol que tem o poder de destruir os parasitas do paludismo no sangue. São vinte vezes mais fortes que o quinino.

(Da revista *Embros*—Atenas)

Em Ecles, Inglaterra, um aviador que lhe apeteceu voar de cabeça para baixo notou que lhe caíra a carteira contendo avultada soma de dinheiro. Fixando o terreno desamparo, quando terminou o vôo, foi procurar a carteira que encontrou em menos de meia hora.

(Da *American Aviation*)

Imprensa

«NOTÍCIAS DA FIGUEIRA»

Completou mais um ano de existência o nosso presado colega *Notícias da Figueira*, jornal regionalista que na Figueira da Foz se publica defendendo o regionalismo e interesses de uma das mais lindas praias de Portugal.

Ao seu ilustre director e a todos quantos trabalham no interessante semanário os nossos cumprimentos e desejos de boa continuidade.

«O ROSSIO»

Começou a publicar-se na capital uma revista mensal dirigida pelo sr. Augusto Maravilhas e com a invulgar característica de patentear as suas páginas ao trabalho de qualquer dos leitores inéditos, cujas manifestações de arte constituam revelações de mérito apreciável.

Bastante ilustrado, o n.º 1 do referido mensário insere interessante colaboração de Norberto de Araújo, Luís de Oliveira Guimarães, Julião Quintinha, Pedro Santos, Hernâni Anjos, I. Lobregat, Marques Pinto, José da Silva Dias, Henrique de Carvalho, Gabriela Castelo Branco, Fernanda Soares, Cesaryni de Vasconcelos e Fernando Cardoso.

Na sua elaboração literária e jornalística há algo de agradavelmente moderno que denuncia uma louvável preocupação de originalidade e de bom gosto. Entre as suas secções mais bem tratadas, salientam-se as de Notícias Selecionadas, Reportagens Sensacionais, De todo o Mundo, Tribuna da Mulher, Conheça o Mundo, Rir, A página do Homem, Tribuna do Cidadão, Teatro e Cinema, Desporto e Ciência.

Votamos por que «O Rossio» consiga realizar toda a vastidão do seu curioso programa e, assim, conte a indispensável vida longa, através da qual possa obter o êxito ambicionado.

«VIDA RIBATEJANA»

Vida Ribatejana publicou um número especial, relativo a Março-Abril de 1952, comemorando a construção da Ponte Marechal Carmona que, como se sabe, foi dar a Vila Franca de Xira um novo foro de magnitude regional. Através desse

tomo, muito grosso de papel bem calandrado, o qual, nem por ter falta de numeração, deixa de impressionar pelo vulto, há muito de exuberante, em ilustrações curiosas, de magnífica impressão, em colaboração selecta, de redacção esmerada; em escol de assuntos, cada qual o mais atraente—tudo constituindo o recheio modelar duma grande revista de regionalismo.

Por mais esta bela consecução do seu periódico, o respectivo director e nosso prezado amigo Fausto Dias deve estar rasgadamente desvanecido e tanto mais quanto é certo que, outra vez ainda o Ribatejo está de parabens, mercê da revista que mais alto arvora as glórias legítimas da sua propaganda.

• GRAVURAS A PRETO E A CORES • DESENHOS • REPRODUCOES •

• REPRODUCOES EM TODOS OS GÉNEROS •

• DESENHOS •

• GRAVURAS A PRETO E A CORES •

FOTOGRAVURA

ARMEIS & MORENO, LDA

T. S. JOÃO DA PRAÇA, 36-A, 38 (8 581)
TELEF. 28055 LISBOA

ESPECIALIZADA EM

DESENHO — TRICROMIA

FOTOGRAVURA — ZINCografia

• GRAVURAS A PRETO E A CORES •

• DESENHOS •

• REPRODUCOES EM TODOS OS GÉNEROS •

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

Manual do Viajante em Portugal

MUITO ACTUALIZADO

Pedidos a esta Redacção



O «Vera Cruz» atracando ao cais de Buenos Aires

MARINHA MERCANTE

Navegação para o Brasil

Por GUERRA MAIO

A Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Outubro de 1913 (já lá vão 38 anos!), publicou um artigo da minha autoria, sob o título de «Marinha Mercante», em que me referi à carreira do Brasil e do qual destaco os períodos principais:

Portugal, um país com uma vasta costa marítima, um enorme império colonial e uma grande colónia de emigrados no Brasil e América do Norte, não tem uma marinha mercante, como era de esperar.

A nossa frota mercante estende-se apenas até às colónias africanas, e é assim mesmo insuficiente, não falando nas carreiras para os Açores, que são em número igual às de 30 anos. Mas de quem é a culpa? Do Estado, do comércio, de todos nós, que nunca pensámos a sério na resolução de tão grande problema de fomento.

Todas as nações protegem fortemente a sua mari-

nha mercante, porque é a melhor alavanca do comércio de exportação, e auxílio de grande valor para a marinha de guerra.

Nós, triste é dizê-lo, julgamos isso sempre como objecto de luxo, deixando a sua resolução para o eterno «amanhã».

O comércio português paga muito mais caro pelos seus transportes que o estrangeiro, e esse preço tem subido gradualmente, o que faz sempre levantar protestos; mas tudo vem a serenar, em pouco tempo.

O nosso comércio poderia sem favor sustentar uma carreira de navegação quinzenal, para o Sul do Brasil, outra para o Pará e Manáus e outra para Nova-York, não falando no desenvolvimento que já poderia ter tomado a navegação de grande cabotagem se se tivesse feito um novo contracto, em substituição do que foi rescindido com a Empresa Nacional vai para 3 anos!

Devemos, é claro, começar pela linha do Sul do Brasil.

Não sou dos que pensam como aqueles que, com a aquisição do «Adamastor», julgaram asmagar a Inglaterra; não devemos pensar em crear uma carreira de navegação de tal ordem, para aniquilar as linhas estrangeiras; devemos tratar de crear uma linha de navegação, não com vapores de 16.000 toneladas, mas uma modesta linha com vapores de 8.000 toneladas, e com a marcha de 14 milhas, o que nos dará o lugar que devemos ter entre as outras linhas.

Ponhamos os olhos na Holanda, que inaugurou há meia dúzia de anos a sua carreira com vapores de carga, actualmente tendo 3 excelentes barcos de 12.000 toneladas, e, já quase concluídos, 2 novos vapores de 14.000.

A nossa carreira deve começar por baixo para subir, e não por cima para descer.

Não devemos pensar em estabelecer concorrência com as outras linhas, mas, sómente em dar desafogo e expansão ao nosso comércio.

Mas, é preciso activar a resolução do problema, porque amanhã será tarde, quando o nosso comércio se extinguir.

Composto o artigo, Mendonça e Costa, director da *Gazeta*, mandou-o ao seu amigo Pedro Gomes da Silva, dizendo-lhe que o mais jovem dos seus redactores havia nele exprimido conceitos que não eram da sua competência; e pedindo-lhe que sobre o mesmo artigo lhe desse a sua opinião. Pedro Gomes devolveu-o, imediatamente, com a nota de que o achava bem, acrescentando, no entanto, que, em seu entender, a carreira do Brasil devia ter início em Hamburgo. Era uma opinião a ter em conta. Entretanto, o artigo foi mandado para a tipografia, tal como estava redigido.

Estudando mais a fundo o grave problema de que ele tratava, cheguei à conclusão de que o início em Hamburgo duma carreira portuguesa para o Brasil tinha, para nós, grandes inconvenientes, pois, nos levava a lançarmo-nos numa campanha de concorrência com os armadores estrangeiros, disputando-lhes a carga, quando o nosso objectivo devia ser o transporte de emigrantes e a assistência moral e material à colónia portuguesa ali residente.

De então para cá, nos jornais diários, nas revistas e nos meus livros, apesar de muitas desilusões sofridas e de crueis desenganos, pacientemente suportados, também não mudei de rumo — e sempre, com a mesma tenacidade, tenho batalhado em prol da conquista do lugar a que tínhamos direito no tráfego transatlântico.

A situação mudou, porém, e para melhor, visto nos termos lançado no transporte intenso de passageiros, com navios rápidos e de luxo, de que o «Vera Cruz» é um magestoso especime. Por isso

compreendo que a carreira deve ter início num porto do centro da Europa — o Havre, por exemplo — e terminus em Buenos Aires.

Não é favor comparar o «Vera Cruz» às melhores unidades que fazem o tráfego Europa-América do Sul; e a preferência que lhe tem sido dada, pelos passageiros de todas as classes, prova bem que se pode contar com o êxito da sua utilização.

Mas, o que foi preciso vencer para se chegar a tal resultado?!

Depois do malogro da *Mala Real Portuguesa*, lançada sem bases nem formas eficientes de exploração, tratou-se, em 1904, do estabelecimento duma carreira regular e mensal, iniciativa inutilizada pela queda do Governo, de então; em seguida, saiu do Governo João Franco o projecto, de uma carreira quinzenal para o sul do Brasil e outra, mensal, para o Pará e Manáus.

Deveria essa carreira ter início em Abril de 1908, com o vapor «Portugal», o mesmo que, anos antes, inauguraria, com tão largos auspícios, a carreira de Moçambique e em que o malogrado rei D. Carlos I faria a sua viagem de visita ao Brasil, a convite do governo federal, plano tristemente inutilizado pelo regicídio.

Muitos anos passaram sem que se tornasse a falar em assuntos relativos à carreira luso-brasileira; até que o Governo republicano apresentou ao parlamento, em 1912, o projecto de lei n.º 178, que, tendo estado mais dum mês na ordem do dia, nunca chegou a ser discutido!

Vieram, depois, os malfadados Transportes Marítimos do Estado, que lançaram uma carreira para o Sul e outra para o Norte do Brasil; aquela, servida por duas unidades aceitáveis — o «Traz-os-Montes» e o «Porto» — e a segunda, pelo «Lima» e o «S. Jorge», com início em Hamburgo e com escala no Havre, Vigo e Leixões. Essas carreiras, porém, redundaram em tremenda ruina económica e financeira. Como contingência, ficou tristemente célebre a viagem do vapor «Porto» em que o presidente António José de Almeida foi ao Brasil.

Em 1929, a Companhia Nacional de Navegação mandou ao Brasil o «Nyassa», ex-«Traz-os-Montes» que, durante um ano, efectuou para o Rio e Santos viagens mensais. Como, desta feita, o êxito fosse animador, aquela empresa destinou à carreira outros navios, até que, em 1932, ela se extinguiu para só voltar a reatar-se em 1939.

Anos depois, apareceu o «Serpa Pinto», da Companhia Colonial de Navegação, que plenamente agradou, a ponto de grangear o simpático epiteto de *navio saudade* por que é ainda conhecido nos portos brasileiros. A esse agrado se deve a construção do «Vera Cruz» e do «Santa Maria», que será lançado ao mar, em 20 de Setembro próximo e que virá a integrar-se na missão daquele, na primavera de 1953.

É já bem conhecida a magnificência do «Vera Cruz» e o justo apreço que geralmente conquistou. Na sua segunda viagem, trouxe do Brasil 1.300 passageiros, cifra já mais atingida por qualquer outro navio, o que nos sugere o consolador augúrio de que a tão desejada carreira da América do Sul ficará assente, agora, em bases sólidas e indistrutíveis.

Eu fui uma das felizes pessoas que, a convite da Companhia Colonial de Navegação, fizeram a primeira viagem do «Vera Cruz» à América do Sul; e a impressão que trouxe do acolhimento que lhe foi dispensado ultrapassou o que de mais lisonjeiro se lhe poderia ter profetizado.

Confesso, todavia, que fiz tal viagem com dificuldade, por causa dos meus muitos afazeres, o que, aliás, me foi compensado pelo prazer de haver assistido ao entusiasmo da nossa colónia nos vários portos onde o navio fez escala. Ah! aquilo não se pode imaginar! É mister ter-se presenciado! No Rio de Janeiro, o júbilo dos portugueses lá residentes tomou proporções de delírio e teve fóros de apoteose! Ao longo das muralhas que bordam a praia do Flamengo, a Praça de Paris e o cais do Mauá, onde o «Vera Cruz» atracou, uma compacta massa de compatriotas nossos sob um sol de fogo — o dia mais quente do ano, no Brasil — toda a manhã esperou a chegada da imponente unidade naval como se ela fosse uma parcela viva — e era-o — da pátria distante!

Em Santos, Buenos Aires, Montevideu e na Baía, a colónia portuguesa manifestou o mesmo interesse entusiástico, filho dum grande orgulho patriótico, dum desvanecimento sem limites, aliás, grandemente justificado. E o peor é que muitas pessoas que esperaram, horas sem fim, sob um sol ardentesíssimo para entrarem no navio, não o conseguiram.

Em Buenos Aires, a colónia portuguesa — modesta e, na sua maior parte, constituída por cultivadores de hortaliças, por sinal, as melhores que aparecem no mercado; e de flores, repare-se bem, de flores ou as mais belas rosas que se vêem nas vitrinas da capital argentina — ofereceu um banquete de 400 talheres ao presidente da Companhia Colonial de Navegação, sr. Bernardino Correia, e aos seus convidados, banquete em que reinou a mais franca cordealidade e o mais fervoroso frenesim patriótico, transformados em lágrimas de funda comoção quando o nosso ministro, Dr. Xara Brasil, lhes lembrou a terra distante e a courela familiar.

Em toda a parte, dois nomes foram objecto de reconhecimento e de admiração — o do almirante Américo Tomaz, que organizou, no século XX, a marinha de comércio de que o país tanto necessitava; e o do sr. Bernardino Correia, cujo engenho de organizador ponderado e cujo ânimo consciente nos levam a aguardar da sua acção novos e magníficos empreendimentos.



No salão nobre do «Vera Cruz». Ao centro o ministro de Portugal em Buenos Aires, Dr. Xara Brasil, tendo à direita o sr. Bernardino Correia à esquerda, o comandante Lopes Alves e o Dr. João do Amaral administrador da C. C. N.



ESPINHO — Um aspecto da praia

A vila de Espinho

**Pela sua superior categoria balnear, piscatória e industrial
é uma das mais importantes localidades nortenhas**

A 324 quilómetros de Lisboa, a vila de Espinho merece bem que se galgue tal distância para se visitá-la. Com uma população aproximada de 10.000 almas—gente laboriosa e digna—a sua importância industrial cada vez mais se afirma preponderantemente no quadro geral das actividades portuguesas.

Mas, não é só industrial—morrmente no seu fabrico de conservas—a faina da maioria dos seus habitantes. É que eles também se entregam, em grande número, à rude lide piscatória, com a qual arrancam à rebeldia do mar da sua encosta a excelente pescaria que depois, fabricada primorosamente, constitue a sua apreciadíssima sardinha enlatada, de renome internacional.

Outras valias exornam Espinho, ainda: A demansão balnear, por exemplo, não é das que menos a enaltecem. Os portuenses como tal a procuram, todos os anos, na quadra própria, enchendo a sua praia com a típica alegria nortenha. Também—ainda há, relativamente, poucos anos—os espanhóis dela se aproveitavam como banhistas, preferindo-a a outra qualquer praia de Portugal ou Espanha.

A movimentação através das suas espaçosas

ruas, projectadas em xadrez, com moderna topónímia de números—principalmente a das n.ºs 8 e 22—imprime-lhe, por vezes, um carácter citadino, ar que lhe emprestam, igualmente bastante, as suas magníficas edificações.

Admiram-se-lhe ainda dois teatros—o de S. Pedro, soberba construção, e o Cine-Teatro, pertença do Casino, com seu belo vulto moderno; a igreja matriz, de majestoso traçado arquitectónico; o monumento aos mortos da Grande Guerra, de lavor digno da sua intenção; um imponente pelourinho, considerado monumento nacional; e um aprazível Parque.

Quanto a vida desportiva, dispõe de campos de futebol e golf, court de ténis, rink de patinação e a Piscina—Solário Atlântico, cujas margens, conforme o seu título indica, também são usadas para as curas de sol de litoral.

Com as precisas agências bancárias e com ligação telefónica à rede do Porto, Espinho tem, assim, completa, a sua bem categorizada importância económica, com a qual seus habitantes se ufanam tanto que até esquecem as arremetidas raivosas do Oceano apostado, nas inverniás mais violentas, em lhe conquistar espaço, absorvendo-o implacavelmente.

A vila de Ovar

Estar um dos concelhos da Beira Litoral, no distrito de Aveiro, tão importante quanto de remota idade. Efectivamente, a sua antiguidade é tal que por alguns historiadores é tido e havido como a relacionar-se com a duma colónia de pelasgos que teriam aportado à Lusitânia, 1372 anos A. C. Também o seu nome, a atermo-nos a atribuições de investigadores pacientemente pertinazes, teria tido um antepassado em *Var*, que era como se chamava certa cidade marítima da Provença, de onde tivessem vindo numerosos marinheiros a estabelecer-se na beira-água do distrito aveirense. Assim, se teria erguido a justificação dos substantivos gentílicos *varinos* e *vareiros* que, ainda hoje, se aplicam aos habitantes e naturais de Ovar e já lhes concerniam desde os tempos em que o respectivo concelho fazia parte do vasto e opulento senhorio dos Pereira Forjazes, Condes da Feira.

A ter-se verificado a hipótese da sua existência em Ovar, deveriam os pelasgos ter-se aproveitado bem, como bem os sabiam fazer, da apreciada ria ovarense, dada a importância iudustrial, comercial e agrícola sempre atribuida a essa planície baixa que corre, numa extensão de 45 quilómetros, ao longo da costa e, adequadamente, serve às indústrias da pesca e do molico.

A vila, sede do concelho e a primeira das suas sete freguesias, tem altimetria que não excede 20 metros, fica a 315 quilómetros de distância de Lisboa e é servida pelas estradas Nacional n.º 28 (Porto-Aveiro), Nacional n.º 29 (Ovar-Feira) e ramal da Nacional n.º 10 (Ovar-S. João da Madeira). Os transportes para o seu acesso são os da linha férrea do Norte, com estação ferroviária local; e os das carreiras de camionetas, em grande número.

A sua referida freguesia é a de S. Cristóvão, ou seja o seu orago, em cuja igreja se fundou, nos fins do século XVII, a Confraria dos Santos Passos de Cristo, processoriais para as correspondentes capelas sitas em vários pontos da localidade capelas consideradas monumentos de nacional interesse tal como o é o edifício da Câmara Municipal.

As principais festas religiosas de Ovar são as dos Passos e a de N.^a Sr.^a do Mar, sendo este o nome do rio que atravessa a vila, por seu turno atravessado por bastantes pontes.

O prazer e benefício balneares desfrutam-se nas suas praias afamadas — as do Furadouro, a 5 quilómetros da estação de Caminhos de Ferro; e Esmoriz e Cortegaça, a 2 quilómetros das povoacões concelhias dos mesmos nomes.

Ovar tem cerca de 14.500 habitantes que, na sua maioria, se ocupam nas fainas piscatória e agrícola. Os magnos trabalhos da lavoura são os de culturas hortenses, de trigo, de milho, arroz, vinha, junço e caniço. Mas, a sua laboriosa população entrega-se ainda a outros misteres e, entre estes, o descasque de arroz, de olaria vermelha, de fabrico de telha, tijolo vermelho e refractário e tubagem de grés; de fabrico de ocres; e, para inefável atractivo do forasteiro, da confecção dum ambrosíaco doce regional — o pão de ló, que é, das gulodices do seu género, a mais deliciosa, em todo o país.

Provida de abundantes águas subterrâneas — cerca de 400 poços, quase todos com água potável, e de diversas nas-

centes — Ovar conta no seu termo extensos pinhais, cuja emanação acre, temperada com a do seu clima marítimo, lhe confere a grata classe de rincão bem salubre. Mercê de tal, não têm de suportar nem estios ardentes nem invernias rigorosas os felizes *vareiros* (seu chamadoiro nortenho) cujas compleição robusta e témpera enérgica os apetrecham rijamente para a lubuta cotidiana, que eles jámais descuram. A sua índole sã torna-os lhanos e insinuantemente associáveis, o que explica, de certo modo, a pequeníssima criminalidade registada na sua região.

Lisboa conhece predilectamente o vulto esbelto das *varinas*, mulheres sobremodo trabalhadeiras, resistentes e ágeis nas suas lidas através da cidade; aprecia-as no seu tipo donairoso, herança de ancestralidades pelásgicas ou fenícias — e desta haveriam sinal herdeiro no seu tornozelo característico em firmeza e gentileza; vê-as calcurriar por todas as ruas alfacinhas, a endireitarem o busto e a cabeça sob gigas de hortaliças e frutas ou debaixo de canastras de peixe; admira-as no seu traje peculiar, com suas saias engueifadas, suas cintas longas e cingidas nos quadris, e, por vezes, seus enfeites de arrecadas de oiro; e ouve-lhes com gosto os alegres e frescos pregões de vendedeiras, a ferirem os ares como jubilosos anúncios de festival para o ventre citadino...

S. V.

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.^{DA}
CASA FUNDADA EM 1865
Sede: Praia do BIRABEIRO

Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábrica de Camisaria Progresso, L.^{da}

LISBOA = Rua de S. Julião, 32

Telephone 20438

Telea : PROGRESSO

INDÚSTRIA PORTUGUESA

South Africa



EGPI DA

LISBOA

大業
大

Os nossos
artigos
recomendam-se
pelo seu bom
acabamento
e preço.

大業

Exportação para o Continente, Ilhas e África

Fábrico primoroso de

CAMISAS, GUECAS, COLARINHOS, PIJAMAS, ETC.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral do Fomento

O «Diário do Governo», n.º 137, III série, de 9 de Junho publica o seguinte:

Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação

Concurso público para o fornecimento de locomotivas a vapor, do tipo «Garratt», para o Caminho de Ferro de Luanda, na província de Angola.

AVISO

Às 15 horas do dia 10 de Setembro de 1952, na Direcção-Geral do Fomento, Praça do Príncipe Real, 13, em Lisboa, proceder-se-á à abertura de propostas para o fornecimento de locomotivas a vapor, do tipo *Garratt*, de bitola de 1 metro, para o Caminho de Ferro de Luanda.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar no Banco de Angola um depósito provisório de 350.000\$, mediante guia passada pela Direcção-Geral do Fomento, em qualquer dia útil até à véspera do concurso.

O depósito provisório poderá ser substituído por garantia bancária, nos termos da lei.

O programa de concurso e caderno de encargos podem ser consultados, às horas do expediente, em Lisboa, na Direcção-Geral do Fomento.

Direcção-Geral do Fomento, 31 de Maio de 1952.—O Director-Geral, *E. Sanches da Gama*.

Concurso público para o fornecimento de locomotivas a vapor, articuladas, do tipo «Garratt», para o Caminho de Ferro de Luanda, na província de Angola.

PROGRAMA DE CONCURSO

Artigo 1.º No dia, hora e local designados nos respectivos anúncios, e observando-se em tudo o disposto nas instruções para adjudicação de obras públicas e de fornecimento de materiais nas províncias ultramarinas, aprovadas por Portaria de 20 de Outubro de 1900, realizar-se-á, perante a comissão para esse fim nomeada, a abertura das propostas para o fornecimento de locomotivas e materiais designados nos anúncios e descritos no caderno de encargos patente para consulta nos dias e horas úteis na Direcção-Geral do Fomento, Praça do Príncipe Real, 13, em Lisboa.

Art. 2.º Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar, em Lisboa, no Banco de Angola, à ordem do Ministério do Ultramar, o depósito provisório de 350.000\$, mediante guia passada pela Direcção-Geral do Fomento, até às 15 horas da véspera do concurso, ou apresentar uma garantia bancária de igual valor, aceite por S. Ex.^a o Ministro do Ultramar.

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

F... (indicar estado, profissão e residência, quando em nome pessoal, ou nome da firma colectiva claramente designado e respectivo local da sede) obriga-se ao fornecimento a que se refere o anúncio publicado no *Diário do Governo* n.º 137, 3.ª série, de 9 de Junho de 1952, em conformi-

Para o MESMO TRABALHO

1000 kg de carvão

56 kg de gásolio

Gaston MOYSE Socotraçores.

Para Portugal e Colónias:

SOCIEDADE DE ESTUDOS TÉCNICOS S.A.R.L.

RUA MARQUÉS DE FRONTEIRA, 8 LISBOA TELEF: 4 8165

a maior produção da Europa

Mil referências

dade com o caderno de encargos anexo ao respectivo programa, pela quantia de ...\$... (por números e por extenso). Data... assinaturas reconhecidas e residências.

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

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

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

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

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

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

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

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

Proposta para o fornecimento de locomotivas, tipo *Garratt*, para o Caminho de Ferro de Luanda, conforme anúncio publicado no *Diário do Governo* n.^o 137, 3.^a série, de 9 de Junho de 1952.

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

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

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

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

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

Art. 10.^o Não haverá licitação verbal.

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

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

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

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

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

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

Art. 16.^o O concorrente que tenha efectuado o depósito provisório e não apresente proposta perderá o direito ao depósito, que reverterá a favor das receitas do Estado, salvo caso de força maior devidamente comprovado e como tal

CEL

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, Lda
AGENTES EXCLUSIVOS:
S O D I L
SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{DA}
Rua Nova da Trindade, 15-C LISBOA

é a marca dos condutores eléctricos
fabricados segundo as normas de segu-
rança das instalações de baixa tensão

PELA

C E L
é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

considerado e aceite por despacho ministerial, dado em requerimento do interessado que apresente no prazo de oito dias, a contar da data de abertura das propostas.

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

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

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

Direcção-Geral do Fomento, 31 de Maio de 1952.—O Director-Geral, *E. Sanches da Gama.*

CADERNO DE ENCARGOS

CAPITULO I

Condições Gerais

Artigo 1.º *Objecto do caderno de encargos.* Tem este caderno de encargos por fim estabelecer as condições a que deve satisfazer o fornecimento de locomotivas a vapor, do tipo *Garratt*, destinadas ao Caminho de Ferro de Luanda, e bem assim os sobresselentes que as devem acompanhar.

Art. 2.º *Discriminação do fornecimento.*—O número de locomotivas a adquirir poder-se-á elevar até seis, reservando-se o Estado o direito de comprar o número de locomotivas que entender ou não fazer mesmo aquisição alguma, se assim o julgar conveniente.

Cada locomotiva adquirida será acompanhada dos sobresselentes seguintes, que serão cotados separadamente:

Um injector de freio de vácuo;

Um injector de água de alimentação;

Um jogo de cones para os injectores de água de alimentação;

Três jogos de aros para rodados;

Dois jogos de segmentos para os êmbolos dos cilindros e distribuidores;

Um jogo de tubos de fumo de grande diâmetro;

Um jogo de tubos de fumo de pequeno diâmetro;

Um jogo de elementos do sobreaquecedor;

Um jogo de molas de suspensão;

Dois jogos de molas de válvulas de segurança da caldeira;

Dois jogos de válvulas de segurança dos cilindros.

Também separadamente deverá ser cotado o preço de uma caldeira sobresselente.

Além destes, o construtor poderá propor o fornecimento de outros sobresselentes que julgar necessários para o bom funcionamento e conservação das locomotivas durante três anos, devendo fazê-lo em proposta separada, discriminando esses sobresselentes, quantidades julgadas necessárias e preços unitários.

Art. 3.º *Características da via:*

1.º A bitola da via é de 1 metro, medida entre bordos interiores dos carris;

2.º A extensão da linha é de 426 quilómetros, de Luanda a Malange, e não é balastrada;

3.º Peso do carril por metro corrente, 30 quilogramas;

4.º Distância entre travessas, medida de eixo a eixo, 0^m,83;

5.º As curvas são numerosas, sendo o menor raio de 120 metros e o maior sobrelargura de 0^m,02;

6.º A rampa máxima é de 25 por mil;

7.º O menor raio de curva em rampa é de 120 metros;

8.º O gabari dos obstáculos é indicado no desenho junto a este caderno de encargos.

CAPITULO II

Condições técnicas

Art. 4.º

1.º As locomotivas serão articuladas, do tipo *Garratt*, 4—8—2+2—8—4, a vapor sobreaquecido, quatro cilindros, simples expansão;

2.º A carga mínima a rebocar será de 350 toneladas (tara+carga) na maior rampa;

3.º As velocidades de reboque deverão ser:

Em patamar, 50 quilómetros por hora;

Na maior rampa, 30 quilómetros por hora;

4.º O material de reboque é montado sobre *bogies* de dois eixos, tendo a tara máxima de 15 toneladas e transportando 30 toneladas de carga útil;

5.º O raio de acção mínimo deverá ser:

Em água, 120 quilómetros;

Em combustível líquido, 300 quilómetros.

6.º O combustível será líquido (*fuel-oil*), com as seguintes características:

Densidade, 0,93;

Poder calorífico, 1:800 BTU;

Ponto de inflamação (mínimo), 65,5 por cento;

Viscosidade (*Saybol Futol*), 50°/80 reg.;

Ponto de fusão (máximo), 1°,1 centígrado;

Cinzas móveis, 0,12 por cento;

Água (máximo), 1 por cento;

Sedimentos (máximo), 0,5 por cento;

Resíduos de carbono (máximo), 15 por cento.

7.º A fornalha será, porém, facilmente adaptável para queimar lenha;

8.º As locomotivas deverão adaptar-se convenientemente à linha, inscrevendo-se facilmente em curvas com 100 metros de raio, vencendo com facilidade a rampa máxima, rebocando a carga indicada, à velocidade prescrita e metendo-se dentro do gabari que acompanha este caderno de encargos.

9.º O aparelho de tracção e choque será automático, central, do tipo *Henricot, Atlas ou Alliance*;

10.º A altura do eixo do aparelho de engate acima da cabeça do carril será de 854 milímetros;

11.º O peso máximo admissível por eixo é de 13.000 quilogramas;

12.º As rodas serão de aros amovíveis;

13.º A iluminação será eléctrica, com turbo-gerador em corrente alterna, devendo existir um farol de luz branca em cada topo, para iluminação da via, e dois farolins, um de luz verde e outro de luz vermelha, em cada topo;

14.º Os sinais acústicos serão convenientemente fortes;

15.º A potência das locomotivas será suficiente para que estas só excepcionalmente tenham de trabalhar em plena carga, havendo sempre uma margem de potência disponível, mesmo nos casos mais desfavoráveis.

Art. 5.º *Equipamento.*—As locomotivas deverão ser dotadas do equipamento seguinte:

Distribuição *Walshaert*, com mudança de marcha por servomotor, com interrupção a óleo do tipo *Hadfield*.

A lubrificação será feita por meio de duas bombas do tipo *Friedmann*, com oito saídas, lubrificando todas as partes, trabalhando sob vapor, assim como os peões e os suportes laterais.

Freios.—Será dotada de freios a vácuo, a vapor e manual. O freio de vácuo para o comboio, com manômetro duplo. O freio a vapor para a locomotiva, com válvula combinada para o freio a vapor e vácuo. Freio manual de fuso no *bogie* motor traseiro.

O fixe será em barras de aço.

Os pontos de articulação (peões) serão do tipo mais recente, com dispositivo de ajustamento de acção automática.

Queimador de óleo tipo chato.

O sobreaquecedor será do tipo Schmidt, provido de uma válvula anti-vácuo.

Regulador de válvula Schmidt & Wagner.

Terá uma válvula de descarga tipo Gestra, de obturação rápida, localizada na parede dianteira da caixa de fogo, facilmente manobrável do pavilhão durante a marcha da locomotiva.

Terá duas válvulas de segurança Coale, dois indicadores de nível de água tipo Klinger, um manômetro para a caldeira, dois manômetros para os cilindros de distribuição, um pirômetro e areeiros do tipo Gresham ou Alambert.

Os injectores de alimentação de água à caldeira serão em número de dois, do tipo Gresham & Craven ou Friedmann, de água em carga, com uma instalação de pré-aquecedor Henschel.

A fornalha será de aço e inteiramente soldada, de acordo com as especificações do país de origem. A fornalha poderá ser adaptada a queimar lenha, mediante colocação de uma grelha e de um cinzeiro. Terá dois bujões fusíveis.

Todos os rodados livres da locomotiva serão dotados de rolamentos de roletes tipo SKF, Skefko ou Timken.

A lubrificação dos moentes dos rodados e conjugados será do tipo Ajax.

As locomotivas serão dotadas de cronotaquímetros dos tipos Deuta ou Teloc, registadores de tempo, espaço, velocidade no sistema métrico e, se possível, dos golpes de freio.

Art. 6. Todos os demais aparelhos de medida serão igualmente do sistema métrico e os letreiros e designações serão em língua portuguesa.

Art. 7º Desenhos.—Com as locomotivas serão fornecidas três colecções de desenhos, cópias autênticas dos desenhos originais da construção das locomotivas, sendo uma colecção de tela transparente, forte, que dê cópias, e outras duas em papel fotoquímico. Todos os desenhos serão cotados em unidades do sistema métrico decimal, com títulos e legendas em língua técnica portuguesa corrente. Quanto possível, os desenhos de detalhe, além das indicações normais, deverão conter:

Letra ou índice de identificação;

Nome da peça ou peças desenhadas;

Quantidade de peças iguais por locomotiva;

Material de que são fabricadas;

Classificação do material ou número de identificação, segundo as normas adoptadas, com indicação destas por iniciais, como por exemplo:

BSS (British Standard Specifications);

ASTM (American Society for Testing Materials);

DIN (Deutsche Industrie Normen);

LON (Deutsche Lokomotiven Normen);

Espécie de acabamento das superfícies, com indicação das peças sujeitas a tratamento técnico, quando de facto o tenham tido, e qual ele foi.

CAPÍTULO III

Condições especiais

Art. 8º Apresentação das propostas.—As propostas apresentadas deverão ser acompanhadas de especificação completa e detalhada, com indicação das principais dimensões da locomotiva, curvas dos esforços de tracção, potência e cargas rebocáveis às várias velocidades nas várias rampas, desenhos de conjunto e cortes, com indicação das principais dimensões das locomotivas e todos os demais ele-

mentos que os fabricantes entendam dever apresentar para se poder formar um juizo completo das locomotivas.

Art. 9.º Fiscalização.—A Administração dos Caminhos de Ferro de Angola reserva-se o direito de fiscalizar, por intermédio do seu delegado, todo o trabalho de construção das locomotivas, o material a fornecer e a sua montagem em Luanda, para o que terá direito de ingresso na fábrica construtora, sempre que assim o entenda, examinar e ensaiar os materiais a empregar, rejeitar e fazer substituir todos aqueles que não satisfaçam às especificações estabelecidas no artigo 10.º deste caderno de encargos, desmontagem e substituição dos que não satisfaçam à montagem em Luanda.

Art. 10. Todos os materiais empregados na construção das locomotivas, sobresselentes e aros satisfarão às condições de fabrico e caderno de encargos do país do fabricante das locomotivas, bem como deverão suportar todos os ensaios nele estabelecidos.

Igualmente na construção das locomotivas e suas partes componentes serão seguidas as normas oficiais reconhecidas pelo país do fabricante das locomotivas, segundo as boas regras da arte por ele adoptadas.

Art. 11.º Entrega.—O material será entregue C. I. F. Luanda, em local indicado pela Administração, por conta e risco do fornecedor, sendo de conta da Administração todos os encargos portuários e direitos aduaneiros.

As locomotivas serão entregues, completamente montadas sobre carris, em Luanda. A Administração porá à disposição do construtor, sem encargos para este, o seu pessoal e as oficinas de Luanda para essa montagem, na medida do possível. O fornecedor enviará um técnico ou técnicos que julgar necessários para dirigir a montagem, que será inteiramente feita sob a sua responsabilidade e direção. A despesa com a estada desses técnicos durante a montagem e recepção das locomotivas será de conta do fornecedor. Contudo, a Administração poderá, se o julgar necessário, contratar com o fornecedor que algum ou alguns dos seus técnicos continuem a prestar a sua assistência às locomotivas e ao seu pessoal, após a recepção provisória das mesmas, fazendo para esse fim contrato especial com o fornecedor.

O fornecedor enviará à Administração dos Caminhos de Ferro de Angola os documentos respeitantes ao carregamento, acompanhados dos conhecimentos de embarque e de facturas em triplicado.

As locomotivas e restante material deverão ser entregues dentro do prazo indicado na proposta, que será contado desde a data da aprovação dos desenhos principais definitivos de fabrico.

Art. 12.º Recepção.—Depois de feitas as experiências de recepção que a Administração julgar necessárias e se verificar o seu bom funcionamento e que satisfaçam às condições da proposta apresentada, será lavrado um auto de recepção provisória.

A recepção definitiva terá lugar doze meses depois da recepção provisória, se tiverem satisfeito por completo, tanto na sua construção como na qualidade dos materiais.

Se durante esse período de tempo tiver sido feita alguma reparação directamente imputável na sua origem a defeitos ou imperfeição de fabrico, a reparação será feita pela Administração e a sua importância deduzida directamente do depósito de garantia ou das importâncias descontadas para esse fim.

Art. 13.º Direito à rejeição.—A Administração terá o direito de rejeitar o material fornecido se não satisfizer à especificação completa e detalhada apresentada com a proposta, perdendo o fornecedor em benefício da Administração o depósito do concurso e garantia do fornecimento.

Art. 14.º Multas.—Por cada dia que excede o prazo de en-

trega das locomotivas o fornecedor pagará a multa de ang. 200 por cada locomotiva que falte entregar.

Art. 15.^o Cotação.—Os preços serão referidos ao material montado sobre carris em Luanda, sem mais encargos para o estado, além dos direitos aduaneiros e despesas de cais.

A cotação pormenorizará o preço de cada locomotiva e o preço de cada espécie de sobresselentes.

Quando a cotação deva ser sujeita a reajustamento de preços, proveniente de variações de taxas de câmbios, fretes ou seguros, deverão os concorrentes indicar nas suas propostas os preços F. O. B. e as taxas de câmbios, fretes e seguros que utilizarem na elaboração das mesmas propostas.

Art. 16.^o Pagamento.—O pagamento será feito em quatro prestações, pela forma seguinte:

30 por cento depois da comunicação do visto do Tribunal de Contas, contra garantia bancária de igual valor, válida até à entrega dos documentos de embarque, depois de feitas as provas e ensaios do material na fábrica.

30 por cento contra entrega de documentos de embarque.

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

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

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

Art. 17.^o Prazo de garantia.—As locomotivas serão garantidas por um período de doze meses contra defeitos de fabrico e de material.

Este período será contado a partir da data do auto de recepção provisória.

Art. 18.^o Condições diversas.—Se este caderno de encargos for traduzido em qualquer língua estrangeira e dessa versão se reconhecer ter resultado qualquer erro ou deturpação que prejudique a correcta interpretação das condições nele estatuídas, fará sempre fé, para todos os efeitos, o texto original em língua portuguesa.

A Administração não se obriga a adjudicar o fornecimento ou parte a qualquer dos concorrentes e reserva-se o direito de preferir a proposta que julgar mais conveniente aos seus interesses, independentemente do preço e condições.

A Administração aceita, contudo, qualquer alteração às condições técnicas do caderno de encargos, desde que seja convenientemente justificada. Essa alteração, todavia, só poderá ser introduzida depois de a sua aprovação ser comunicada ao fornecedor. O fornecedor não pode, portanto, argumentar com erros de qualquer natureza constantes deste caderno de encargos para se esquivar, declinando a responsabilidade de uma execução defeituosa, se previamente não propuser a sua alteração, devidamente justificada.

Art. 19.^o Subordinação à lei vigente.—São aplicáveis a este fornecimento, quando neste caderno de encargos nada haja de contrário, as disposições contidas nas instruções para adjudicação de obras públicas e fornecimentos de materiais das províncias ultramarinas, aprovadas por Portaria Régia de 20 de Outubro de 1900.

Lisboa, 31 de Maio de 1952. O Director-Geral, E. Sanches da Gama.

O «Diário do Governo», n.º 146, III série, de 21 Junho de 1952, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade anónima de responsabilidade limitada

Sede social: Calçada do Duque, 20 — Lisboa

Administração

Pagamento do juro das obrigações relativo ao 1.º semestre de 1952

São avisados os portadores das seguintes obrigações de que o pagamento do juro relativo ao 1.º semestre de 1952 terá lugar a partir de 1 de Julho próximo futuro, aos preços abaixo indicados:

Emissão Norte, 5 por cento, 1937:

2\$50 — para títulos ao portador.

Emissão Guimarães, 5 por cento, 1896:

1\$80 — para títulos ao portador ou nominativos.

Emissão Guimarães, 4 1/2 por cento, 1905:

1\$60 — para títulos ao portador ou nominativos.

Emissão Nacional, 9 por cento, 1928:

4\$35 — para títulos ao portador ou nominativos.

Emissão Mirandela a Bragança, 4 1/2 por cento, 1903:

1\$60 — para títulos ao portador ou nominativos.

O pagamento do juro destas obrigações efectuar-se-á:

Em Lisboa, na sede da Companhia.

No Porto, na tesouraria da Companhia, (estaçao de S. Bento).

Em Guimarães, nos escritórios de Manuel Pinheiro Guimarães & C.ª, Sucessores.

Em Fafe, nos escritórios de Almeida Guimarães & Alves, Sucessores.

O pagamento na sede da Companhia efectua-se todos os dias úteis, desde as 10 às 13 e das 14 às 16 horas, e aos sábados, desde as 10 às 12 horas.

Lisboa, 14 de Junho de 1952.—O Conselho de Administração.

Pagamento do juro das obrigações de 3 1/2 por cento relativo ao 1.º semestre de 1952

São avisados os portadores de obrigações de 3 1/2 por cento da emissão de 1946 de que o pagamento do cupão n.º 11, líquido de impostos, terá lugar a partir de 1 de Julho próximo futuro, ao preço de:

14\$06 — para títulos ao portador.

13\$89 — para títulos nominativos.

O pagamento efectuar-se-á:

Em Lisboa:

Na sede da Companhia.

No Banco Fonsecas, Santos & Viana.

No Porto:

Na filial do Banco Lisboa & Açores.

O pagamento na sede da Companhia efectua-se todos os dias úteis, desde as 10 às 13 e das 14 às 16 horas, e aos sábados, desde as 10 às 12 horas.

Lisboa, 14 de Junho de 1952.—O Conselho de Administração,

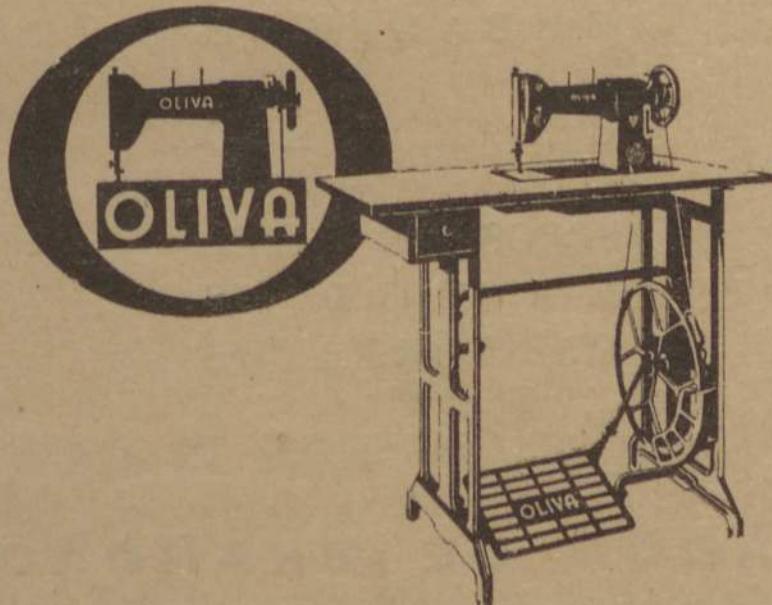
NICOLAU

UM CHAPÉU DE SE LHE
TIRAR O CHAPÉU!

FABRICANTE:

Nicolau da Costa & C.^o, L.^{da}

Telefone 121 S. João da Madeira—PORTUGAL



MILHARES DE UNIDADES VENDIDAS
ATESTAM A SUPERIOR CATEGORIA
TÉCNICA DA MÁQUINA DE COSTURA
PORTUGUESA

FABRICANTES

A. J. OLIVEIRA, FILHOS & C.^o, L.^{da}
OFICINAS METALURGICAS «OLIVA»
S. JOÃO DA MADEIRA

Vieira Araujo & C.^o, L.^{da}

FUNDADA EM 1919

Fábricas de:

FELTROS E CHAPÉUS DE PELO E LA,
CHAPÉUS DE PALHA, LÁPIS E CANETAS,
CALÇADO, CAMISAS, CONFECÇÕES

Telefone: 4

Telegrams: «ÁGUA»

S. JOÃO DA MADEIRA
PORTUGAL

ALVES & FILHO, L.^{da}, Sucr.



Código: A. B. C.-6.^a Edição
Tele } gramas: «ALFIL»
fone : 158

Calçado ALFIL para Homem e Senhora.—Chapéus de Pêlo e Lã—Vassouras e Escovas de Piaçaba

Exportador para Ilhas e África

Fábrica de Velas de cera, Estearina e Cêbo—Milagres de cera—Velas de cera em todas as dimensões—Ceras para Calçado e Enceramento—FABRICO DE URNAS :::

S. JOÃO DA MADEIRA
PORTUGAL

Calçado ELDER

«3 distinções»

Seguro

Elegante

Confortável

A. TAVARES NATO & SILVA

TELEFONE 136

S. JOAO DA MADEIRA

FÁBRICA
DE
BOINAS

INVICTA

BOINAS TIPO BASCO
CHAPÉUS DE CRIANÇA

J. SOARES DA SILVA

Telegr.: INVICTA

TELEFONE 333

S. JOÃO DA MADEIRA

MINA DO PINTOR, L.^{da}

CORREIO DE S. JOÃO DA MADEIRA
PORTUGAL

ENDEREÇO TELEGRÁFICO:

PINTOR—S. JOÃO DA MADEIRA

TELEFONE

S. JOÃO DA MADEIRA - 189

SERRAÇÃO DE MADEIRAS
E MOAGEM DE OSSOS

J. S. Teixeira Júnior

FONTAÍNHAS
S. JOÃO DA MADEIRA
Telefone 342

Endereço Telegráfico:
ATLANTICA.

Sociedade Industrial Atlântica, L.^{da}
FÁBRICA DE MOAGEM

Fábrica e Escritório:
Rua António Soares Pinto

OVAR

F. RAMADA
OVAR
Telef. 70 e 140 Teleg. FRAMADA

Aços suecos de alta categoria — Ferramentas para as
indústrias de Serração, Cortiça, Curtumes, etc. —
Fábrica de Serras, Serrotes e Traçadores—Marca «Avião»

LISBOA	POR T O
Rua de S. Paulo, 66	P.D. Filipa de Lencastre, 34
TELEG. FRAMADA	TELEG. FRAMADA
TELEF. 30519	TELEFS. 21485 E 21486

TIPOGRAFIA * PAPELARIA * ENCADERNAÇÃO

Empresa Gráfica
FEIRENSE, L.^{DA}
A TÉCNICA AO SERVIÇO DA ARTE

TELEFONE 52

VILA DA FEIRA

Telegramas ELECTROPAPELEIRA
PAÇOS DE BRANDAO

A ELECTRO PAPELEIRA

V.^a de Luiz de Oliveira Santos

Fábricas de :

PAPÉIS DE
EMBALAGEM

C A R T Á O

SACOS DE PAPEL
E M T O D O S
OS FORMATOS

PAÇOS DE BRANDÃO

**Empresa de Transportes
Oliveira de Azemeis, L.^{da}**

Serviço combinado com a C. P.

Telefones { O. Azemeis (Séde) 47—Arouca, 4
M. de Cambra, 283—V. de Cambra, 30—S. J. da Madeira, 194
Porto, 25110

Horário das Carreiras entre **Arouca**, Macieira de Cambra, V. de Cambra, O. de Azemeis, S. João da Madeira e **Porto**

LOCALIDADES	Todos os dias		Excepto dom.		Todos os dias	
	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
AROUCA	16,30	—	—	—	—	—
Macieira de Cambra	17,40	17,30	7,15	—	12,10	—
Vale de Cambra	18,02	17,50	7,30	7,25	12,30	12,20
O. de Azemeis	19,05	18,50	8,15	8,10	13,15	13,10
S. João da Madeira	19,20	19,20	8,30	8,30	13,30	13,30
PORTO	—	20,20	—	9,30	—	14,30

O público manifesta a sua preferência pelas
camionetas E. T. O. A. I.

Fábrica de Mós de Esmeril

DragãoVIEIRA PINTO & C.^A, L.^{DA}PAÇOS DE BRANDÃO
(PORTUGAL)

Telefone 7



*Torrens &
Marques
Jinto, L.^{da}*

Indústria de Contraplacados
e Folhas de MadeiraImportação de Madeiras
Coloniais e Estrangeiras

Telef. P.B.X. 60176/8

Rua das Janelas Verdes, 3 a 7
L I S B O A

CIMENTO PORTLAND

LIZ

CIMENTO IMPERMEÁVEL

LIZ «N»

Sempre para entrega imediata

Aguiar e Melo, L.^{da}

Praça do Município, 13

L I S B O A**MALA REAL INGLESA**

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.^O, L.^{TD}Rua Bernardino Costa, 47, 1.^o - Telef. 23232/4/5**E. PINTO BASTO & C.^A, L.^{DA}**Avenida 24 de Julho, 1, 1.^o - Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.^O

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

Manual do Viajante em Portugal-II Volume
(PROVÍNCIAS DE PORTUGAL)**Viajando pela Europa (Itália)**Obras de CARLOS D'URNELLAS
postas à venda recentemente

Pedidos à

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» - Rua da Horta Séca, 7

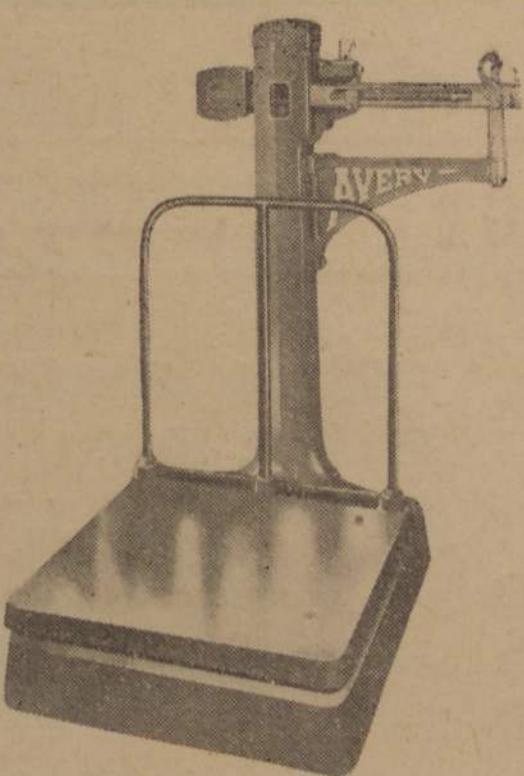
L I S B O A

AVERY

※
BÁSCULA
CENTESIMAL
MODELO 486

Máxima sensibilidade
Excepcional
resistência

CAPACIDADES
260 a 2000
QUILOS



※
BALANÇAS, BÁSCULAS, MÁQUINAS
DE ENSAIO DE MATERIAIS

※

AVERY PORTUGUESA, L.^{DA}

SEDE—LISBOA—Rua Braamcamp, 66-70—Tel. 42001
FILIAL—PORTO—Rua D. João IV, 23—Tel. 22144
AGÊNCIA—COIMBRA—Rua da Sofia, 164—Tel. 4512

António Moreira Rato & Filhos, L.^{da}

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

CIMENTO TEJO

MÁRMORES — CANTARIAS

GRÉS — LOIÇA SANITÁRIA

Telefones: 6 0879-6 3708

Telegramas: Ratofilhos

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F

L I S B O A

Hotel Francfort

SANTA JUSTA

EXCELENTE E ABUNDANTE
SERVIÇO DE MESAHOTEL DE 2.^a CLASSE
SITUADO NO CENTRO DA CIDADETelefones { 3 0744 Teleg. HOTFORT
 3 0748

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA

SEPULCHRE, Limitada

LISBOA

PORTO

Material Ferroviário

AGENTES DE
COMPAGNIE CENTRALE DE CONSTRUCTION

Haine — St. Pierre — BÉLGICA

Carruagens-Wagons-Peças fundidas até 20 tons.

E DE

USINES ÉMILE HENRICOT

Court St. Etienne — BÉLGICA

AÇOS ESPECIAIS — Peças moldadas,
peças forjadas ou barras laminadasMatérias primas para a indústria
(metais e produtos químicos)Em LISBOA — Av. D. Carlos I, 45-3.^o

Telefones: 6 4497 - 6 4185 - 6 4967

Liège, Bruxelas, Bombaim, Calcutá etc..

TODO O MUNDO ABONA E SÓ QUER
AS MALHAS DE SEDA



FÁBRICA DE MALHAS

Figueiredo & C.^{ta}, L.^{da}

Recomendada pela Companhia dos Caminhos de Ferro

RUA DUARTE GALVÃO, 48

Telef. 58066 — LISBOA — Teleg. CORONA

Angelo G. Ramalheira

ENGENHEIRO

CONSTRUÇÕES, ESTUDOS E PROJECTOS
DE ESTABILIDADE /// BETÃO ARMADO
/// BETÃO PREESFORÇADO



Avenida de Sidónio Pais, 14, r/c, Esq.
Telef. 49313 — LISBOA

Delegação no PORTO :

Praça Filipa de Lencastre, 22

Sociedade Industrial de Vila Franca

FÁBRICAS DE MOAGEM E DE DESCASQUE
DE ARROZ, EM VILA FRANCA DE XIRA

Os seus produtos impõem-se pela qualidade.
A apresentação dos seus tipos de arroz
rivaliza bem com as dos tipos estrangeiros

Fábrica e Sede:

LARGO MÁRIO INFANTE
TEL. 20 — VILA FRANCA DE XIRA

Administração e Escritórios :

RUA DOS FANQUEIROS, 38
TELEFS. 23830 - 27806 — LISBOA

Eis a cápsula original
das garrafas da

Verifique,
se obtiver
a verdadeira
**AGUA
CASTELLO**
PIZÓES - MOURA
olhando para a cápsula!

K & L STEELFOUNDERS & ENGINEERS, Ltd.

Letchworth—Herts
INGLATERRA

**GANHE TEMPO E DINHEIRO
MECANIZANDO**

Guindastes Móveis «JONES»

SUPER 15 para	750 Quilos
SUPER 22 para	2 Toneladas
SUPER 44 para	4 Toneladas
SUPER 66 para	6 Toneladas
SUPER 100 para	5 Toneladas

AGENTES PARA PORTUGAL:

AHLERS, LINDLEY, L.^{DA}

Rua Ferregial de Baixo, 33-2.º — LISBOA

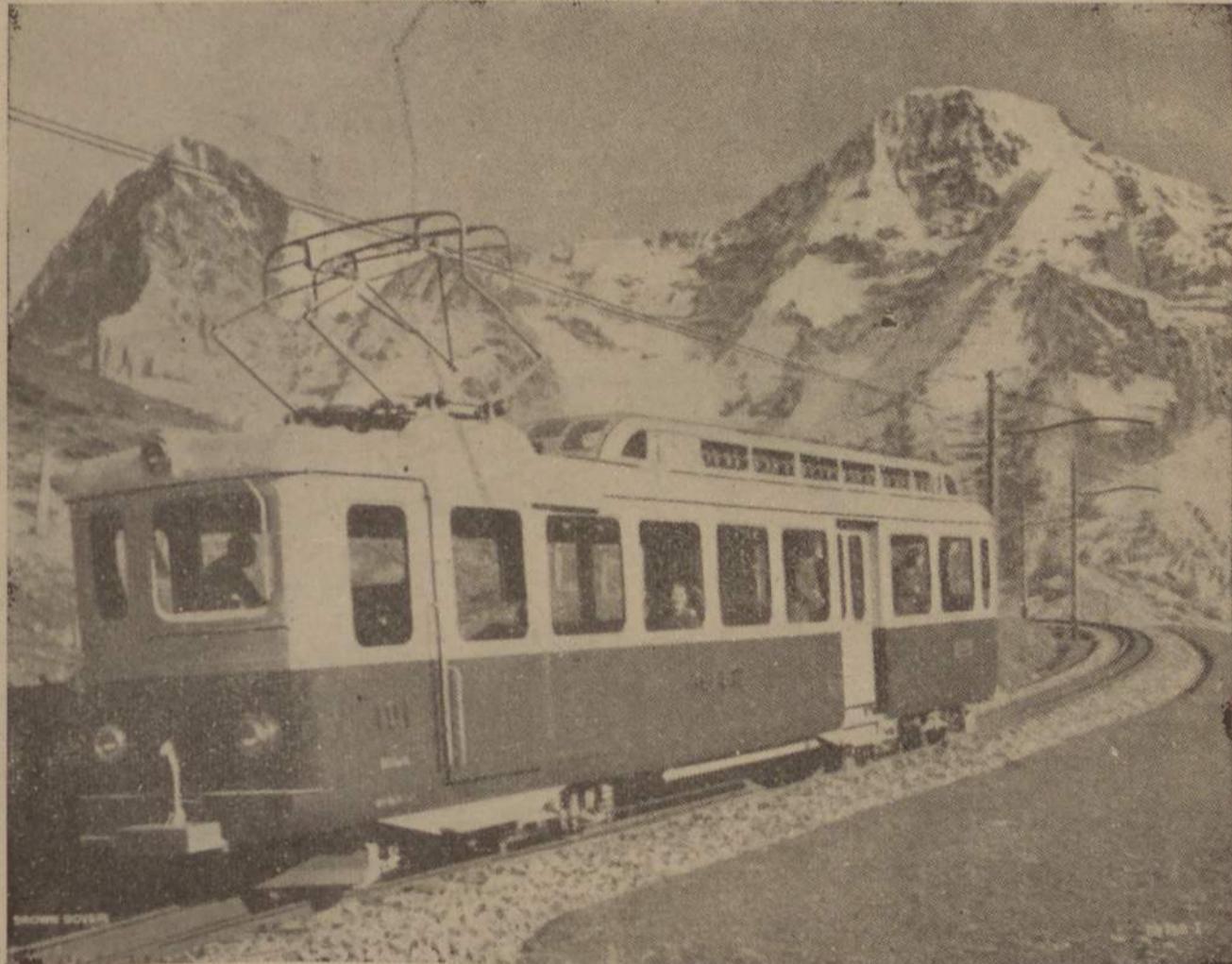
Telets. 21321/4

Dinâmos, motores, alternadores e transformadores

Aparelhagem de Alta e Baixa Tensão

TURBINAS A VAPOR

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



Automotora ligeira da linha de Wengernalp (Suiça)



S. A. BROWN BOVERI & C.^º — Baden (Suiça)

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

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

Caldas da Cavaca (AGUIAR DA BEIRA)

Estância de cura e repouso, situada numa região muito pitoresca da Beira Alta, a 580 metros de altitude e a 38 quilómetros de Viseu. Aberta desde 15 de Junho a 31 de Outubro, com extensas matas sujeitas ao regime florestal, que se facultam aos senhores aquistas caçadores.

Água a mais fluoretada do país, a única que contém muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doenças de fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias.

Balneário moderníssimo, um dos melhores do país

Director clínico: **Dr. José de Azinheira Pral**

Lindo parque com divertimentos para crianças

Pensão Avenida Óptimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos

Pequenas casas e quartos mobilados de aluguer, para famílias

Dirigir correspondência ao gerente das **CALDAS DA CAVACA** — Aguiar da Beira, ou pelo Telefone n.º 6126

TOSSE?

