15.º DO 47.º ANO — Lisboa, 1 de Agosto de 1935 — Número 1143

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. Gazeta dos Caminhos de Ferro
5, Rua da Horta Sêca, 7

COMÉRCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINANÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO e AVIAÇÃO / OBRAS PUBLICAS / AGRICULTURA / MINAS / ENGENHARIA / INDUSTRIA / TURISMO E CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone: P B X 2 0158

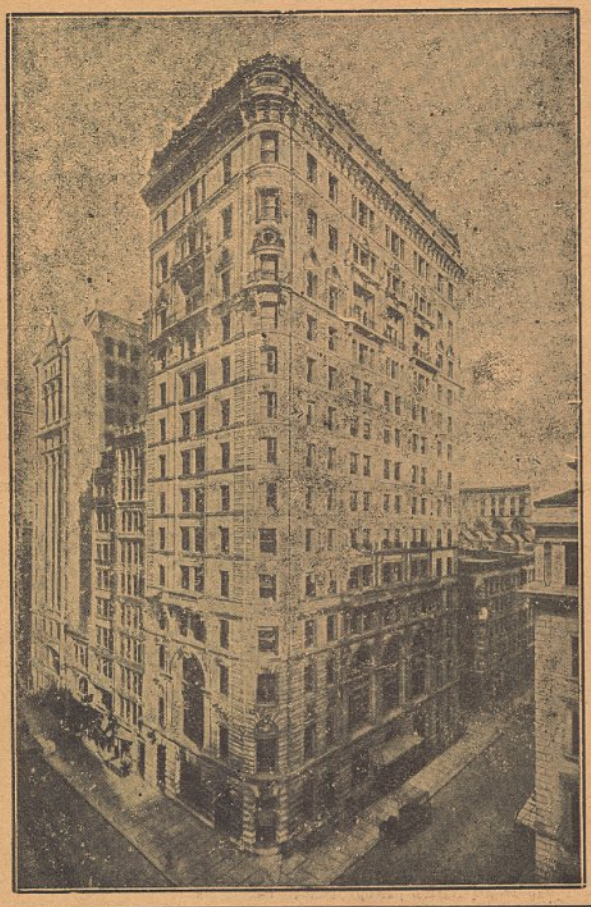
BELLO & BRAVO

Rua dos Fanqueiros, 122, 1.º Esq.—LISBOA

Aços rápidos e para ferramentas
Alumínio, em chapas, barras, etc.
Alvaiades de chumbo e zinco
Arames diversos, crú, queimado, galvanisado, cobreado
Ascensores e monta-cargas
Batelões e rebocadores
Caldeiras e pertences de locomotivas
Carruagens de caminho de ferro para passageiros
Cartuchos «Bachmann» para caça, com tôdas as polvoras
Chapas galvanizadas, lisas ou onduladas
Chumbo em barra e laminado
Cobre em bruto, laminado, tubos, arames, etc.
Creosote para injecção de travessas
Dragas
Engenhos de furar, de coluna, sensitivos, radiais, etc.
Espingardas para caça e revolvers, da «Sté. Ame. Manufacture Liègeoise d'Armes à Feu»
Estanho
Ferro e aço macio ITLU, barras, chapas, etc.
Forjas fixas e portáteis
Fornos especiais para o tratamento térmico do aço por combustão de carvão, coque, gás e óleos pesados.
Latão em bruto, laminado, tubos, etc.
Limadoras
Lixas para madeiras, ferro, etc.
Locomotivas a vapor, gasolina ou eléctricas
Máquinas-fixas, semi-fixas e locomóveis
Máquinas frigoríficas
Máquinas ferramentais
Máquinas para lavar roupa e instalações completas de lavandarias
Máquinas de rectificar e afiar
Máquinas de atarrachar
Máquinas de fresar, universais, horisontais e verticais
Máquinas para trabalhar madeira
Máquinas para fabrico de parafusos
Máquinas para todas as industrias
Material eléctrico de qualquer espécie
Materia fixo e circulante
Metal branco e anti-fricção
Oleos para lubrificação
Platina e Niquel
Pedras de esmeril
Pegamóides
Pontes e outras construções metálicas
Rails de aço de qualquer perfil
Tintas em pó e preparadas
Tornos mecânicos
Tornos-revolver semi automaticos
Tornos verticais
Travessas metálicas
Tubos de ferro, pretos e galvanizados e de aço para caldeiras
Ventiladores
Vapores de qualquer tonelagem
Vias férreas portáteis, wagonetes, etc.
Vagões de qualquer tipo e tonelagem
Zarcão
Zinco em lingotes ou laminado

Endereço telegráfico: BEBRA—LISBOA — **Telefone: 25141**

BIBLIOTECAS MUNICIPAIS DE LISBOA



R. G. DUN & C.º

DE NEW YORK

★ Agência internacional ★
de informações comerciais

FUNDADA EM 1841

ESCRITÓRIO EM LISBOA
(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)
15, Rua dos Fanqueiros

SUCURSAL NO PORTO
Avenida dos Aliados, 54

PORTUGAL

Restaurante do Entroncamento
Sob a direcção de
FRANCISCO MÉRA
Ótimo serviço de mesa.
ALMOÇOS E JANTARES
por encomenda
ENTRONCAMENTO
(ESTAÇÃO)

PORTUGAL

VISITAE
Caldas da Rainha
e o seu melhor hotel:
HOTEL CENTRAL

PORTUGAL

Nova Pensão «Camões»
Praça Luiz de Camões, 22
Telefone 2 2943 LISBOA
Director Gerente — Joaquim Busto Romero
Quartos com o maior confôrto. Casas de banho. Esmerado serviço de mesa. Menús especiais.

Frein pour Chemins de Fer à Vapeur & électriques, Automotrices, Camions automobiles &c.
Chauffage & Conditionnement de l'air pour tous Véhicules
COMPAGNIE DES FREINS WESTINGHOSE
ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE,
Sevran (Seine-et-Oise) France

BIBLIOTECAS MUNICIPAIS LISBOA

FIGUEIRA DA FOZ — A Barra

BIBLIOTECAS MUNICIPAIS LISBOA

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS — NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional» e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liège 1905; — Rio de Janeiro, 1908; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; — S. Luíz, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. MASCARÓ, Nicolás M.ª Rivero, 6 — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

SUMÁRIO

FIGUEIRA DA FOZ — A Barra. — Homenagem merecida, pelo DR. ALFREDO BROCHADO. — Carril, Estrada e Água, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — O que todos devem saber. — Dr. Vitorino Nemésio. — Resumo histórico das novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste. — Considerações àcêrca da Administração e Direcção das Emprêsas, por ANTÓNIO GUEDES. — Sindicato Nacional dos Jornalistas. — O Estabelecimento termal de Mont-Dore em Puy de Dome. — Linhas estrangeiras. — Ecos & Comentarios, por PLÍNIO BANHOS. — Imprensa. — Bibliografia. — Viagens e transportes. — Ha quarenta anos. — Comp.ª dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.

1935

ANO XLVII — 1 DE AGOSTO — NÚMERO 1143

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR
L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES
Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO
OCTAVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO
Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTONIO GUEDES

EDITOR
FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES
General JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MARIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Dr. ARMELIM JUNIOR
Dr. JACINTO CARREIRO
Tenente HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES
Espanha — A. MASCARÓ
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre) . .		30$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .		1.00
ESPANHA	(») ps.as	35.00
FRANÇA	(») fr.os	100
ÁFRICA	(») . .	72$00
Empregados ferroviários (trimestre)		10$00
Número avulso.		2$50
Números atrazados.		5$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º
Telefone **P B X 2.0158**
DIRECÇÃO 2.7520

HOMENAGEM MERECIDA

Pelo DR. ALFREDO BROCHADO

POR iniciativa do tenente aviador Humberto Cruz está organizada uma comissão com o fim de levantar um mausoleu, onde repousem os restos mortais do malogrado sargento mecânico Lobato, companheiro devotado daquele aviador, na viagem aérea ao Oriente.

A ideia é tocante na sua singeleza, e deve reunir á sua volta muitos camaradas daquele militar e muitos portugueses que se interessam pelos assuntos da aviação.

Assim, é de esperar que esta lembrança resulte e se transforme, em breve, numa significativa manifestação de apreço pelas altas qualidades que, em vida, ornamentaram o bravo companheiro do tenente Humberto Cruz e se prolongam ainda, para além da morte.

Êste oficial lançando a ideia desta homenagem, mais uma vez patenteou aos portuguêses o quanto é digno de ser lembrado o sargento Labato, tão cedo ferido mortalmente, num desastre da aviação.

Por nossa parte achamos digno de todo o aplauso que se leve por diante tão justa, quão merecida homenagem que, estamos certos, não encontrará no caminho da sua realização nenhuma dificuldade.

A ela acorrerão seus camaradas, com desvelo e simpatia, em Lisboa e em todo o País.

Todos hão de aplaudir com entusiasmo a ideia de se erguer ao mecânico Lobato um monumento onde descanse, na terra, quem tão alto subiu e, despreocupadamente, expunha a sua vida nos grandes empreendimentos aéreos, como eficaz auxiliar dos seus superiores e comandantes.

Não podem ser esquecidos aqueles que morrem ao serviço de um ideal, desinteressadamente.

A Pátria deve-lhes homenagens. Não deve esquece-los, pois são bem dignos de tôdas as nossas lembranças e de todos os nossos louvores.

Como diziamos atraz, é uma homenagem tocante, justa e merecida, que muito nobilita quem dela primeiro se lembrou e o jornal *O Seculo* que a patrocina.

CARRIL, ESTRADA E ÁGUA

II

Pelo Eng. J. FERNANDO DE SOUSA

O eminente engenheiro Dautry, cujo primeiro artigo resumi na *Gazeta* de 16 de Julho, terminou o exame do momentoso assunto da situação dos meios de transporte em segundo artigo da *Revue des Deux Mondes*, que vou também resumir.

Pondera, a abrir, que segundo se viu no artigo anterior, 4 milhões de franceses e 150 biliões de capitais estão ameaçados da ruina se não se pozer côbro á inflação dos meios de transporte e á anarquia da sua repartição.

Ha cáusas externas aos transportes que os tornaram todos deficitários. A crise económica geral reduziu, entre 1929 e 1931, o indice de produção de 139,5 a 99, o das importações de 132 a 108, o das exportações de 146 a 90, situação que promete prolongar-se.

O aumento do cousumo de electricidade diminuiu o do carvão e portanto o transporte de 5,5 milhões de toneladas.

Alem disso há inflação e superabundância dos meios de transporte. Cita o artigo o exemplo de 3 linhas com 658 combóios entre Paris e Versailes, 2 das quais electrificadas e ainda uma de tranvias com 54 carruagens, que fazem 320 trajectos quotidianos.

O mal é geral. Eis as percentagens de número e das receitas de passageiros em diferentes países, em 1932, comparadas com as de 1929:

	Número	Receitas
França	91	84,2
Inglaterra . . .	90,2	81,2
Alemanha . . .	65,4	63,5
Itália.	90,8	73,9
Bélgica	81	86,7
Suissa	94,5	87,5

A França possue a rêde ferroviária mais densa e a mais importante indústria automóvel da Europa, o que torna díficil o restabelecimento da ordem no regime económico dos transportes.

Segue o exame das providências tomadas em diversos países, mais de proteção do caminho de ferro que de estímulo do desenvolvimento do automóvel. Em tôda a parte interveiu a acção dos poderes públicos em vez de abandonarem a resolução da crise á livre acção privada.

NA INGLATERRA—Depois de deixar em as emprezas ferroviárias resgatar 2.642 quilómetros de canais, consentiram em que participassem no transportes por estrada.

Essa participação das rêdes representava em 1933 750 milhões de francos largamente remunerados.

A repartição dos transportes é feita com vistas largas e a autoridade do assentimento público por *Comissários locais do tráfego*, cuja acção é facilitada pela liberdade tarifária. A Comissão do estudo geral da coordenação de transportes foi dada a um indivíduo estranho às emprezas de transportes, aos organismos representativos do público e á Administração e escolhido apenas pelo alto valor revelado noutras circunstâncias.

NA ALEMANHA — O assunto foi regulado autoritariamente, o que foi facilitado pelo pequeno número de automóveis e pela concentração das linhas férreas na rêde do Estado desde 1920.

O *Reichpost* explorava desde 1931 46.500 quilómetros de serviços de auto-carros (3/4 do total). Todas as carreiras novas são-lhe entregues.

Para transportes públicos de mercadorias além de 50 quilómetros é preciso autorização

e há rigorosa fiscalização e imposição de tarifas mínimas.

Além disso o *Reichsbahn* foi encarregado de construir e explorar 4.500 quilómetros de auto-estradas, que importaram em 5 biliões «*para pôr sob uma única direcção o conjunto do tráfego industrial dos transportes de mercadorias a grande distância.*»

NA BÉLGICA — A lei de 1932 exige autorização prévia para qualquer serviço de autobus com inquérito prévio e adjudicação pública, a que podem concorrer os caminhos de ferro.

Há para os serviços públicos de autocarros regulamento geral (seguro obrigatório, obrigações para com o pessoal, etc.) e outro particular sôbre tarifas, livrarias, itinerários...

Em 1933 impoz-se uma sobretaxa de circulação a todos os veículos para transporte de mercadorias por estrada e os direitos de navegação foram aumentados 12,5 %.

Em 1933 criou-se, sôbre as receitas da camionagem, um imposto de 20 %, reduzido no fim do mesmo ano a 2,5 %, como anteriormente.

NA SUISSA — A repartição de tráfego estava entregue em 1933 a duas companhias S. E. S. A. e a *Asto*, creadas ambas pelos Caminhos de Ferro Suissos, administrados pelo Estado. A primeira serve 900 localidades e 365 estações de caminhos de ferro por intermédio de sociedades de transporte. A segunda ocupa-se especialmente do transporte de pequenos volumes, do qual se quiz libertar a exploração ferroviária.

Desde Maio de 1933 procurou-se melhorar essa colaboração, e celebrou o *Escritório de defeza dos interesses do automóvel* com os organismos ferroviários um acôrdo, que serviu de base, em 1934, a uma lei cuja sanção definitiva depende do *referendum*. A regra que serve de base ao acôrdo ácêrca de mercadorias é que estas pertencem ao automóvel até 30 quilómetros e ao caminho de ferro para os percursos maiores, com excepções bem definidas.

NA ITÁLIA — O poder central tem na lei largas faculdades. O ministro tem o direito de fazer explorar pelos caminhos de ferro serviços automóveis que substituam os combóios e até de lhes conferir o monopólio do transporte e confiar-lhes outras carreiras. Os serviços automóveis de passageiros devem ser autorisados pelo ministro com sujeição a minuciosas condições e fiscalização.

Ao mesmo tempo está em execução um vasto plano de auto-estradas.

O *Instituto Nacional dos Transportes*, creado pelos Caminhos de ferro (como a S. E. L. A. da Suissa) ocupa-se especialmente de tráfego combinado caminho de ferro-automóvel para assegurar o transporte de porta a porta.

EM FRANÇA — As incertesas dos poderes públicos e as ilegítimas influências eleitorais tem dificultado a solução do problema.

Diferentes soluções foram propostas.

Sistema da liberdade, ou da livre concorrência — Entendem os abeucerrages da economia liberal que a coordenação não pode ser imposta pela regulamentação. A coordenação deve ser feita livremente. O cliente é o melhor juiz do transporte que lhe convem.

Não faltou quem contrastasse essas funestas ilusões.

Assim M. Toutée, num belo relatório do começo de 1932, mostra que a pretensa liberdade de concorrência só se exercia á custa das finanças públicas.

É à custa imediata do Tesouro que os caminhos de ferro melhoram as vias e o material para aumentar a velocidade, reduzem as tarifas para conservar tráfego, mantêm contra vontade de um a outro extremo do país linhas parasitárias e dispendiosas. É à custa do Tesouro que o automóvel põe em circulação, em estradas que não foram feitas para isso, veículos cada vez mais pesados e rápidos.

A livre concorrência só existiria, se os concorrentes suportassem os seus encargos em vez de os descarregarem sôbre o Tesouro, se ambos os concorrentes fôssem livres na sua acção.

O REGIMEN ACTUAL É FRUTO, NÃO DA LIBERDADE, MAS DA ANARQUIA

A sua conservação só pode originar agravamento do *deficit* ferroviário, reduzido aos transportes improdutivos ou condenados a abaixamentos ruinosos de tarifas.

SISTEMA DA REGULAMENTAÇÃO AUTORITÁRIA DOS TRANPORTES ACTUAIS

A regulamentação pelo Estado por fórmulas administrativas gerais é mediocre, por faltarem ao Estado orgãos de informação, decisão independente, meios de fiscalização e repressão necessários.

Essa modalidade de economia dirigida só é possível na Rússia onde não há economia privada. *É preciso, para a preconizar, que a fé nos milagres seja bem viva em França!*

SISTEMA DO INSTITUTO NACIONAL DE TRANSPORTES

O Estado chama a si todos os meios de transporte e gére-os mediante uma administração paralela á dos C. T. T. (correios, telegrafos, telefones) ou até fundida com esta.

Quanto custa o resgate? Só nas estradas há 10.000 transportadores públicos com 30.000 veículos e 6.640 transportadores por água.

E as complicações, para o Estado do aumento do número de funcionários? Juntem-se a 430.000 ferroviários, o pessoal dos automóveis e os organismos de inspecção e vigilância.

E a organisação de quadros complexos e heterogénios?

E a organisação de tarifas?

E as aquisições de materiais?

E a vida comercial e industrial criada ao longo das estradas e dos canais?

Os mesmos inconvenientes da exploração pelo Estado se encontrariam na sua entrega, pelo mesmo, depois do resgate, a uma empreza única exploradora de todos os meios de transporte; ainda mesmo substituida por 6 ou 7 sociedades regionais correspondentes às grandes rêdes actuais.

As dificuldades seriam atenuadas, não porém suprimidas.

Exactamente os transportes por água e por estrada são refractários á sua concentração.

«A força do caminho de ferro é a sua potência; a do automóvel é a flexibilidade e divisibilidade». A cada um dêsses caracteres deve corresponder diferente modo de gerência.

A organização do caminho de ferro é necessàriamente pesada administrativamente — na aparência apenas — e causa, defeitos contra os quais se deve lutar, para os reduzir ao mínimo, inerentes, porém, á natureza da indústria. Para quê transporta-los para a estrada, onde em vez de serem inevitável resgate de qualidades preciosas, só aniquilariam as qualidades novas do transporte automóvel?

UMA ORGANIZAÇAO NOVA — Outra solução foi esboçada pelo governador *Fournier* em 1930 no seu relatório:

«Uma organização fundada no caracter público do serviço de transportes, e tal que assegure a cada modo de transporte o tráfego para que é economicamente mais apto sem prejudicar os interêsses económicos, financeiros e sociais em presença.»

A ideia do entendimento entre os interessados determinou a constituïção, pelas rêdes francesas, de uma Comissão de estudos presidida por M. Lebon, presidente da rêde P. L. M. e composta de representantes do carril e da estrada. Resultou dela outra comissão delegada da primeira.

Não havia harmonia entre os diversos elementos conglobados. Em 1832 os representantes do automóvel retiraram-se da Comissão. Além disso não se tinham chamado os da navegação interior. Os próprios poderes públicos manifestavam certa hostilidade.

Sairam todavia da Comissão quatro pareceres. O primeiro, relativo à substituïção de combóios por autobus em linhas secundárias, assentava os princípios dessa substituïção com a repartição do tráfego de passageiros e as regras de tarificação.

O segundo referia-se ao agrupamento de mercadorias em certas estações centrais e á instituïção de *conferências regionais* encarregadas de reünir os *centros de agrupamento* mais favoráveis.

O terceiro referia-se aos *containers*.

Em 1933 o Conselho Nacional Económico estudou o problema em tôda a sua amplitude durante um ano e ouviu representantes dos interessados. O Conselho adoptou por grande maioria as conclusões propostas àcêrca da coordenação do carril e da estrada e do carril e da água.

Reclamou-se a regulamentação geral e uma organização em dois graus: o 1.º departamental ou regional e o 2.º, coroamento dêsse, nacional.

REALIZAÇÃO DOS ENTENDIMENTOS PRECONISADOS

A — Carril-água — As negociações entaboladas entre os Caminhos de Ferro do Estado e os transportadores do Baixo Sena levaram a um acôrdo em princípio, que previa:

A divisão do tráfego entre a via aquática e o caminho de ferro sôbre a base dos resultados dos anos anteriores;

Garantias contra o excessivo desenvolvimento da navegação fluvial mediante providências governamentais sôbre barcos estrangeiros, construção de novos barcos, imposto sôbre os transportes, participação dos transportadores nas despesas da via navegavel.

Assinou-se um acôrdo em 8 de Maio de 1934.

Em seguida foi decretado o regulamento geral da polícia de navegação interior.

Distinguiu-se nêle a *navegação regular* da navegação ordinária.

Outro decreto pôs o princípio de dos acórdos entre os interessados e instituiu comissões regionais de coordenação, encarregadas de preparar os acórdos com os caminhos de ferro e uma comissão central de coordenação com um perito do caminho de ferro e outro da navegação e um arbitro.

Outros decretos modificaram os direitos de importação de barcos e regularam os fretes da navegação interior e a sua participação nas despesas de conservação.

Foram instituidas 7 comissões regionais de coordenação.

Assim se prepararam já 3 projectos de acordos entre o carril e via aqüática para o Baixo Sena, o Rodano e os canais do *Midi*. Fundam-se na repartição do tráfego por grupos e fixação da tonelagem vedia para cada grupo com revisões sucessivas para os casos de variação de tráfego.

B — Carril-Estrada — Em 27 de Março de 1934 assinaram um protocolo 80 % dos transportadores por estrada do Sena inferior e os Caminhos de Ferro do Estado; outros se lhe seguiram.

Foi criada por decreto uma Comissão de coordenação para provocar acordos analogos. A Comissão, de 5 membros, é composta de 5 peritos das grandes redes, dos serviços de estradas subsidiadas das livres.

A Comissão trabalhou ultimamente para promover os acordos, mas deixando cada um dirigir a sua indústria com predomínio da noção do interêsse privado. Assentou-se por unanimidade no seguinte: obrigação de cada transportador se integrar no plano emanado dos seus pares locais; exame dêsse plano pelos representantes económico, político e administrativo locaes; arbitragens pelos 5 peritos nacionais; sancionamento de cada plano pelo poder público e sua execução pela Comissão local, fiscalisada pela Comissão central e pelo poder público.

Em 1932 a tendência era para proceder por via de autoridade. Em 1934-1935 a coordenação reveste a forma de entendimento profissional entre todos os tranportadores interessados, o acôrdo amigável como base do sistema mediante compensações.

Hoje a Comissão técnica departamental tem um carácter profissional e permanente com upapel activo e constitui um orgão de informações e estudos. As dificuldades são resolvidas por arbitragem.

Hoje o caminho de ferro retira-se, quando o serviço é mais bem assegurado pela estrada e o serviço de estrada que o substitue não tem obrigações de ordem tarifária e não é subsidiado.

* * *

Assim desaparecerão os serviços inuteis, diminuir-se-ão as despesas gerais e asseguram-se lucros normais ao capital e a estabilidade de pessoal.

Evita-se a desordem da concorrência desleal, mantem-se os pequenos transportadores sem crear monopólio de grandes grupos.

Em vez de *estatismo* ha a coordenação pelo acôrdo dos interessados.

Em 1901 um engenheiro italiano alvitrava a reforma dos métodos de exploração dos caminhos de ferro, acabando com a distinção de grande e pequena velocidade, e com os combóios omnibus de mercadorias e trazendo o tráfego das pequenas estações, por combóios leves, a estações de agrupamento, e aproveitando o concurso do automóvel para os pequenos percursos, não em concorrência, mas em cooperação com os caminhos de ferro.

Os planos de 1901 de M. Spera são ao presente realisados.

* * *

Eis em resumo o belo estudo do eminente engenheiro Dautry, que tão prestigiosamente preside á rêde do Estado francês.

Muito há que aprender na sua magistral exposição.

O QUE TODOS DEVEM SABER

OFICIAIS REINTÈGRADOS

O sr. ministro da Guerra assinou um decreto que determina que sejam reintégrados nos postos que tinham à data das suas demissões os oficiais milicianos demitidos por terem tomado parte em movimentos anteriores a 28 de Maio de 1926 e que provem terem tido bom comportamento militar e civil, depois de demitidos, e merecido boa informação, já devidamente averbada, dos comandantes das unidades onde tenham servido.

Os militares abrangidos por estas disposições são imediatamente licenciados e ficarão inscritos na respectiva escala das suas armas. Os que desejarem aproveitar das condições estabelecidas deverão requerer, no prazo de trinta dias, a contar da publicação do decreto na fôlha oficial, para os que residirem no continente e ilhas adjacentes, e de noventa para os que se encontrarem nas províncias ultramarinas ou no estrangeiro.

DR. VITORINO NEMÉSIO

O conselho da Faculdade de Letras da Universidade de Montpellier aprovou por unanimidade uma proposta assinada pelo «doyen» sr. prof. Fliche, membro do Instituto, e pelo sr. prof. Amade, catedrático de Literatura Espanhola, para que seja atribuído o título de «chargé de cours» estrangeiro, equivalente a professor auxiliar das Universidades portuguesas, ao nosso presado amigo sr. dr. Vitorino Nemésio, que há um ano para ali foi enviado como leitor de português pela Junta de Educação Nacional. A proposta, submetida ao reitor e ao conselho da Universidade, baseia-se num relatório sôbre os trabalhos do ilustre açoreano sr. dr. Vitorino Nemésio firmado pelo «doyen» e no qual se incluí o parecer favoravel do professor de Literatura Portuguesa da Universidade de Paris.

Resumo histórico das novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

AGORA que a construção das novas Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, está quasi concluida e na qual tem presidido sempre uma actividade digna de louvôr, desejávamos dar aos leitores da *Gazeta* algumas notas interessantes sôbre as várias fases porque passaram estas oficinas até á sua construção definitiva.

Procuramos colher elementos para satisfazer êste nosso desêjo e com muito custo conseguimos obter, por mão de pessoa amiga, um relatório que contem o resumo histórico das mesmas oficinas e que em tempo oportuno foi apresentado pelo nosso amigo Capitão Salvador de Almeida. Foi êste relatório que serviu de base para o prosseguimento das obras de construção que estão sendo levadas a efeito sob a presistente fiscalização do mesmo senhor, segundo nos informaram.

Dêsse relatório constam as seguintes passagens:

Após a Guerra, em Dezembro de 1918, o engenheiro Ernesto de Oliveira Rocha de colaboração com Artur de Campos Ventura, já falecido, respectivamente, chefe e sub-chefe de Serviço de Material e Tracção dos Caminhos de Ferro do Sul e Suéste, elaborou um consciencioso e bem meditado projecto de remodelação e melhoramento das oficinas Gerais dos mesmos C. F. e seus anexos, por terem reconhecido que as suas instalações eram insuficientes para as necessidades de reparação e conservação do material em serviço nas linhas da rêde do Sul e Suéste.

O custo das obras e das máquinas ferramentas indicadas nêste projecto não ia além de 500.000$00.

Ora não tendo a Administração dos C. F. E., de então, aprovado êste projecto, ou mandado estudar outro para aumentár a capacidade de produção das referidas oficinas, deu origem, a que em 1920, houvesse, no Barreiro, espalhada pelas oficinas, depósitos, etc., uma grande quantidade de material circulante e de tracção, imobilisada, por não estar nas condições de poder circular.

Justamente, em 1920, a situação precária do material complicou-se, porque a quantidade imobilisada aumentou, devido ao que foi inutilisado durante as gréves, e então, o Chefe do Serviço de Material e Tracção, que nessa ocasião éra o engenheiro Oliveira Cabral, elaborou outro projecto, ampliando mais profundamente as instalações e melhoramentos a introduzir.

Em face da precária situação em que os serviços de exploração das linhas do Sul e Suéste se encontravam, por não terem material de carga nem de tracção devidamente reparado para atender às exigências do tráfego, a Administração dos C. F. E. servindo-se dêste ante-projecto, como base, em Março de 1921 abriu concurso público para a construção das novas oficinas, ao qual não apareceram concorrentes. Por êste facto e porque era urgente dar execução aos trabalhos de ampliação das oficinas, a mesma Administração consultou, nesse sentido, a casa Armstrong que imediatamente deu início aos seus estudos *in loco*.

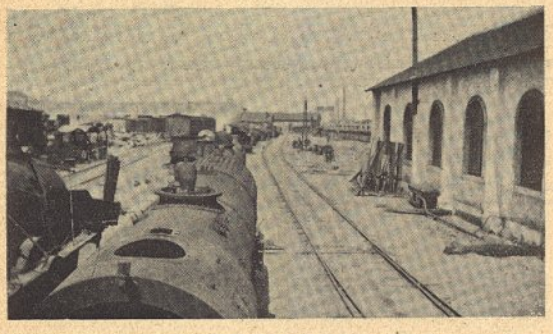
Estavam estas duas entidades em negociações quando, justamente, veio o 19 de Outubro de 1921, tendo a Administroção dos C. F. E. sido substituida por uma Comissão Adm nistrativa, composta por três membros. Esta comissão não concorda com aquelas negociações e abre novo concurso.

Passa-se, depois disto, quási um ano, e só em 27 de Setembro de 1922 é que foi aprovada em Conselho de Ministros uma informação da referida Comissão propondo a adjudicação da construção das Novas Oficinas Gerais do Barreiro á casa construtora William Beardmore pela quantia de £ 203.867.

Apezar daś reclamações que esta adjudicacão deu origem, em 3 de Março de 1923, foi assinado o contrato celebrado entre o Estado e aquela firma para o fornecimento dos materiais necessários á construção e instalação das Novas Oficinas, à excepção das alvenarias.

Em fins de 1923 iniciou-se a montagem das Novas Oficinas no local onde estão as velhas e em Janeiro de 1924 foi autorizada a compra das máquinas, ferramentas, em várias casas da especialidade, na importância £ 61.340.

Em Março de 1924, quando os C. F. E. eram então geridos por um Conselho de Administração, êste, reconhecendo, pelas informações dadas pelos respectivos Serviços, que os trabalhos de instalação das Novas Oficinas não podiam prosseguir naquele local, sem que as velhas tivessem de paralizar durante dois anos, resolveu mandar suspender as obras, e, alegando o perigo da indisci-



Espaço destinado à nova oficina de material circulante que durante longos anos esteve sempre cheio de sucatas, máquinas e caldeiras. *A' direita* vê-se a antiga oficina de montagem

plina social que então reinava no Barreiro, ordenou que as Novas Oficinas fôssem construidas no Pinhal Novo. Êste facto deu origem a reclamações junto do Govêrno por parte dos organismos políticos e económicos desta localidade.

Neste caso parece que o referido Conselho excedeu as suas atribuições, visto que êle não podia alterar o que tinha sido resolvido em Conselho de Ministros. Só o Govêrno o podia fazer e por êste facto o Ministro de então mandou suspender a resolução tomada por aquele Conselho e nomear uma Comissão (1.ª Comissão) constituida pelos engenheiros Costa Senão, Carlos Albers, Duro Sequeira e Perpétuo da Cruz para darem o seu parecer sôbre o assunto tendo em atenção o que tinha sido resolvido anteriormente. Do estudo do processo esta Comissão concluiu que as instalações do projecto da casa Beardmore eram de tão grande vulto que se não podiam levar a efeito sem que as oficinas velhas tivessem de paralisar os seus serviços e que o espaço destinado a tais instalações não chegava.

No entanto, foi de parecer que as Novas Oficinas deviam ser instaladas no Barreiro por se tratar de um ponto onde se fazia a concentração do material e ficar junto da Via Fluvial que é um serviço muito importante, e ainda porque no Barreiro o recrutamento do pessoal operário é muito mais fácil, devido ás habitações, escolas, comércio, etc..

As razões de ordem social e disciplinar que tinham servido de base para o Conselho de Administração dos C. F. E. querer instalar as novas oficinas no Pinhal Novo foram rebatidas por esta Comissão por não terem razão de existir.

Nesta ordem de idéas a Comissão foi de parecer que as novas oficinas de reparação de locomotivas deviam ser construídas num terrapleno entre o Barreiro e o Lavradio e as de reparação de carruagens e vagões no espaço onde se encontram as velhas.

Êste parecer foi aprovado pelo Ministro e a Direcção do Sul e Sueste elaborou dois projectos, um de acôrdo com as conclusões da Comissão e outro com a instalação de todas as oficinas no terrapleno entre o Barreiro e o Lavradio.

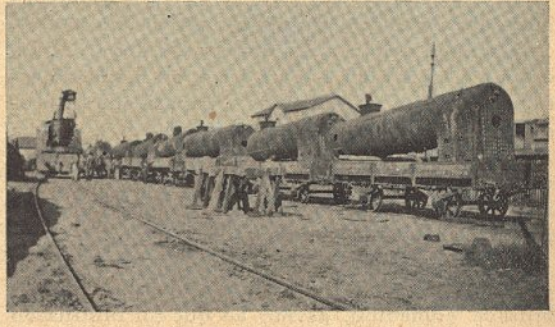
Uma *2.ª Comissão* foi nomeada, composta pelos srs. engenheiros Carlos Albers, Duro Sequeira, Zacarias Santana, Rodrigo Monteiro e Eugénio Amaral, para emitir o seu parecer sôbre a solução a dar. Todos foram unânimes na construção das oficinas no Barreiro, porém, três dos membros eram partidários da resolução da primeira Comissão e os dois restantes eram de opinião que as oficinas deviam ficar todas juntas no terrapleno.

Foi o assunto submetido ao Conselho Superior de Obras Públicas e o Ministro por seu despacho de Janeiro de 1925, resolveu que as oficinas fossem construídas, na totalidade, no terrapleno.

Devido a este despacho a Direcção do Sul e Sueste executou os trabalhos de terraplanagem que custaram cêrca de 1:500.000$00.

Veiu o arrendamento dos Caminhos de Ferro do Estado à C. P. e em Dezembro de 1927 foi nomeada uma *3.ª Comissão* constituída pelos srs. engenheiros Luiz de Albuquerque d'Orey e Carlos Pinto Machado, por parte do Estado, e Ferreira de Mesquita, por parte da C. P., a qual foi de parecer que as oficinas deviam ser construidas no Barreira não tendo, no entanto, indicado, o local onde esta construção se devia efectuar.

A 18 de Janeiro de 1929 foi nomeada a *4.ª Comissão* composta dos srs. engenheiros Duro Sequeira, Júlio José dos Santos e Mário Costa, por parte do Estado, e Ferreira de Mesquita e Jorge Malheiro, por parte da C. P. Esta nova Comissão na sua maioria foi de parecer que as novas oficinas deviam ser construídas no Barreiro, à excepção de dois dos seus membros, representantes da Companhia arrendatária que foram de opinião contrária com o fundamento que a centralização dos serviços é o melhor meio a empregar para diminuir as despezas gerais, propondo a existência de uma oficina única para todas as linhas exploradas pela



Um combóio de caldeiras saindo do local onde se construiu a nova oficina de material circulante. *A' esquerda* vê-se o guindaste de 30 toneladas que as carregou e descarregou

Companhia, não tendo, no entanto, sido indicado nem fórma nem local onde fazer esta concentração de oficinas. Consideravam pois, estes membros da Comissão, ser inutil a instalação dumas novas oficinas no Sul e Sueste, o que está em perfeito desacôrdo com a opinião de todos os membros das Comissões até ali nomeadas, que reconheceram justamente a necessidade imprescindivel da remodelação das actuais oficinas do Barreiro. Estes senhores, ainda alegaram que, desde que o Fundo Especial deseja construir as oficinas, o local do Barreiro foi mal escolhido, por causa da má qualidade das águas e das proximidades das instalações da C. U. F. Depois, tendo sido rebatidos nestes pontos, alegaram a necessidade do alargamento da estação do Barreiro, o que não é necessário por estes 20 anos mais chegados.

Finalmente, uma *5.ª Comissão* nomiada, constituida pelos Srs. Engenheiros Carlos Pinto Machado, Julio José dos Santos e Ferreira de Mesquita sendo o primeiro e o último destes membros de opinião da centralização das oficinas, e o segundo de que estas sejam construidas no terrapleno. Porém esta Comissão ainda não deu por findos os seus trabalhos porque aguarda as resoluções tomadas por uma outra que tem de dar o seu parecer sôbre o alargamento da estação de Campanhã, visto que para êste se efectuar ter-se-há de deitar abaixo as oficinas daquela estação para o que as oficinas do S. S. iriam para Contumil suprir a falta de aquelas.

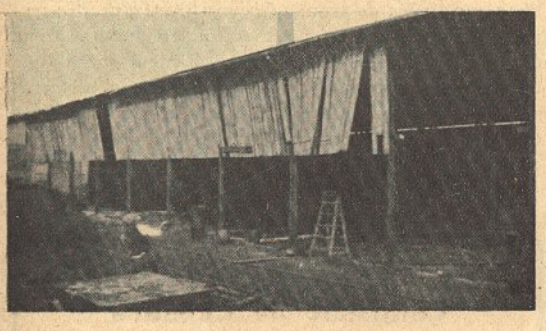
Examinando os trabalhos das diferentes Comissões que deram parecer sôbre a instalação das novas oficinas, constatamos uma diversidade de opiniões que passamos a analisar.

Sôbre a localização das novas oficinas foram emitidos os seguintes pareceres, uns das Comissões e outros isoladamente de alguns membros que as compuzeram:

1.º — Concentração industrial das oficinas de reparação de material para toda a rêde de Via Larga.

2.º — Instalação das oficinas em Contumil.

3.º — Instalação das oficinas em Pinhal Novo.



A antiga oficina de material circulante em demolição

O antigo depósito de moldes e parte do antigo parque de rodados. *No fundo e à esquerda* vê-se a antiga gare dos C. F. S. S. construida em 1859 onde estiveram instaladas durante longos anos as antigas oficinas de ferraria, montagem, tornos, fundição, caldeireiros de cobre e funileiros

4.º — Divisão das oficinas, ficando uma parte instalada num terrapleno a construir entre o Barreiro e o Lavradio e a outra no local das antigas oficinas.

5.º — Instalação das oficinas completas no terrapleno entre o Barreiro e o Lavradio.

6.º — Instalação das oficinas completas no local das antigas oficinas.

CONSIDERAÇÕES SOBRE ESTES PARECERES

1.ª — Concentração industrial das oficinas de reparação de material para toda a rêde de via larga.

São três as rêdes de via larga em questão, S. S., C. P. e M. D..

Estas três rêdes estão em circunstâncias diversas, visto que o S. S. e M. D. estão arrendadas á C. P. e a C. P. está em regimen de concessão.

O arrendamento e a concessão não acabam simultaneamente na mesma data, e, portanto, desde que se fizesse uma concentração industrial na antiga rêde da C. P.. logo que acabasse o arrendamento das linhas do Estado, estas ficariam sem poder reparar, visto que a C. P. continuava com a sua concessão e oficinas.

Como estas oficinas ficavam dentro da rêde da C. P., as linhas do Estado não poderiam de futuro ser arrendadas senão á C. P., visto que qualquer outra entidade não tem oficinas próprias para a reparação do material ferroviário das duas rêdes S. S. e M. D..

O Estado, portanto, para fazer o aluguer das suas linhas ver-se-ia forçado instalar umas oficinas completas.

Supondo que o Estado arrendava as suas linhas com a condição do novo arrendatário instalar umas oficinas por sua conta ou fazer um contrato com a C. P. para reparação do seu material, é

claro, que isto representaria uma grande desvalorização para as linhas arrendadas.

A concentração dumas grandes oficinas na antiga rêde da C. P. para reparação de todo o material, além dos inconvenientes apontados, incluia ainda o problema da passagem sôbre a ponte D. Maria Pia de tôdas as locomotivas do M. D. que tivessem de sofrer grande reparação, o que não é possível para as grandes unidades.

Esta passagem sôbre a ponte D. Maria Pia implicava o transporte das locomotivas depois de desmontadas e vasias, caindo portanto, no facto curioso de, tendo umas oficinas onde deviam ser feitas tôdas as reparações, estas começassem antes mesmo das máquinas iniciarem a sua viagem para as oficinas onde deviam ser reparadas.

2.° — *Instalação das oficinas em Contumil.*

Esta opinião foi dada em virtude da necessidade hipotetica do alargamonto da estação de Campanhã.

Não foi definido se esta instalação deveria ser feita com a totalidade das oficinas adquiridas pelo Estado ou, apenas, com uma parte delas.

A primeira hipotese deve ser posta de lado visto a perda que o Estado iria sofrer, por a parte não instalada das oficinas não ter depois utilização possível. Mas, por outro lado, a instalação completa das oficinas em Contumil não se justifica porque para reparar o material do M. D. não são necessárias nem serão por muitos anos, por mais rápido que seja o desenvolvimento daquela rêde, as oficinas adquiridas pelo Estado. Alem disso o Estado não iria certamente comprar umas novas oficinas para instalar no S. S. ou cometer o êrro de remendar um edifício e uns barracões que constituem hoje as oficinas do Barreiro, e, portanto, ficariamos com umas grandes oficinas desnecessárias no M. e D. e umas oficinas insuficientes no S. S..

Se, num dia em que as rêdes se separassem, o Estado, se visse obrigado a mandar todo o seu material ao M. D., caíriamos no mesmo problema insoluvel, como foi apontado, da passagem das grandes unidades sôbre a ponte D. Maria Pia.

Mesmo que depois da instalação das novas oficinas em Contumil as oficinas do S. S. fossem remodeladas, esta remodelação nunca poderia dar a estas oficinas a amplitude com que ficariam as do M. D., e ficaria, portanto, sempre, o Estado com as suas maiores oficinas colocadas na rêde onde existe menos material e unidades mais pequenas.

3.° — *Instalação das oficinas em Pinhal Novo.*

Para um leigo pareceria indicado este ponto por se tratar de um Entroncamento. Evidentemente, isto não tem para o caso nenhuma influência, por este entroncamento não representar uma facilidade nas oficinas.

A colocação das oficinas no Pinhal Novo dificultava e encareceria o abastecimento de materiaes que é aquilo por onde devemos olhar em primeiro lugar. Por outro lado o Pinhal Novo afastado de qualquer centro industrial e de população, dificultaria tôdas as relações industriais e comerciais que são precisas para umas grandes oficinas e a instalação do pessoal, que se via obrigado a construir alojamentos, desde que o Estado os não construisse por conta própria.

O que pareceria facilitar para os Caminhos de Ferro a instalação das oficinas no Pinhal Novo seria o fácil movimento do material a reparar. Isto, como ficou dito, não tinha nenhuma importância, visto que para reparar o material de Caminhos de Ferro os percursos a fazer com êste material são sempre os mesmos. (Se diminuirmos o percurso para o material que está para um lado das oficinas aumentamos o percurso para o que está do outro lado, isto admitindo que seria uniforme a distribuïção do material, o que não se dá nêste caso, visto ser exatamente o Barreiro o ponto da rêde do S. S. onde existe incomparávelmente maior número de unidades.

4.° — *Divisão das oficinas ficando uma parte instalada no terrapleno entre o Barreiro e o Lavradio e a outra no local das antigas oficinas.*

Não vale a pena entrar em conta com esta hipótese, visto que as oficinas adquiridas foram estudadas em conjunto, e, portanto se as fossemos dividir cada uma das partes ficaria em condições impossiveis de trabalhar isoladamente, a não ser que se despende-se uma enorme verba.

INSTALAÇÃO DAS NOVAS OFICINAS NO BARREIRO

Excluidos todos os outros pareceres resta-nos analizar a instalação das oficinas no Barreiro que nos parece ser o único local realmente indicado por satisfazer à maioria dos votos emitidos pelas diversas Comissões.

Se tivermos em conta o interesse que tem o Estado em ficar sempre com as suas linhas em bôas condições de transação, tanto no que diz respeito ao lado económico como ao lado técnico, convem que as suas oficinas fiquem instaladas dentro das suas rêdes e não na rêde concessionária, visto que esta já tem umas oficinas suficientes para as suas necessidades.

(Continua)

Visado pela
Comissão de Censura

PROBLEMAS DE ACTUALIDADE

CONSIDERAÇÕES ACÊRCA DA ADMINISTRAÇÃO E DIRECÇÃO DAS EMPRÊSAS

Por ANTÓNIO GUEDES

PARA o desenvolvimento e progresso das Empresas, muito contribui o grau de elevada inteligência, daqueles que dirigem a população obreira, que nas mesmas trabalha. Deve pois, merecer especial atenção, a escolha dos dirigentes que mais em contacto estão com os operários.

O caminhar célere do progresso não permite que se conserve a poeira dos desusados processos de administração, sem caracter científico, que perduram ainda, quer nas casas comerciais, quer nas industriais.

Modernamente inúmeras considerações há a atender, como sejam, as características estáticas e dinâmicas dos diversos países.

Nas características estáticas ter-se-á em vista a posição geográfica, clima, etnografia e ainda a tradição histórica. Nas dinâmicas, a instrução, educação, espírito associativo, regimen político, demografia, colonização, as actividades, migração, dividindo-se esta ainda, em emigração e immigração. Nas actividades há a considerar também, as científicas, industriais, comerciais e agrícolas.

Do estudo das influências, que estas características actuam sôbre os indivíduos, chega-se a conclusões sôbre as quais darei rápido esbôço.

— A instrução e a educação têm uma acção bastante preponderante no bom êxito, tanto nos dirigentes como nos subalternos, e conseqüentemente na disciplina a manter, base essencial dum trabalho útil e produtivo.

Os países onde, a instrução consome verbas importantíssimas, onde se facilita a preparação especializada e não se tolhe os passos aos que pretendem instruir-se, limitando matrículas, por insuficiência dos edifícios escolares, têm a recompensa agradável pelo desenvolvimento científico do seu comércio e da sua indústria. Nestas circunstâncias está por exemplo a Alemanha em que poucos anos conseguiu colocar-se em posição de destaque, graças ao desenvolvimento intensivo do ensino. Mas, desnecessário se torna recorrer a extranhos para a demonstração imediata, da importância de tais factores.

Bastará recordar as páginas da história de Portugal para verificarmos que os períodos de Glória estão intimamente ligados à florescência da instrução que teve o seu início no reinado de D. Denis. Foi o desenvolvimento intelectual a causa de todos os nossos descobrimentos, os quáis tiveram a sua origem, no Infante D. Henrique, o sublime sábio de Sagres, que, com a certesa própria dum grande matemático, lançou o rumo às suas caravelas. Temos ainda, depois de um período de decadência, o ressurgimento da instrução por intermédio do Marquês de Pombal que muito contribuíu para a prosperidade da indústria, comércio e agricúltura.

Sendo, portanto, a instrução de primordial importância, para o progresso, torna-se imprescindivel que as Emprêsas recrutem os seus agentes com o máximo de habilitações sujeitando-os a concursos, despresando ainda a clássica mensagem de recomendação, que o concorrente leva consigo, qual cota de malha, defensiva da sua inutilidade. A par da instrução está a educação, que tem grande influência na formação do caracter dos indivíduos, e no mútuo respeito que deve existir.

Entre os indivíduos que mais se destaquem pelas suas qualidades de trabalho, perseverança, instrução e educação é que deverá ser feita a escolha dos directores de serviços, porque o «estudo mais superficial das condições em que se realizam os negócios, será bastante para qualquer se convencer que o factor pessoal, é o mais importânte, em todos aqueles que se propõem dirigir. Da perícia do seu dirigente, depende um êxito ruídoso ou o caminho dum fracasso irremediável» (1).

Deverá portanto haver o máximo cuidado na escolha de agentes directivos e muito mais na sua comparação científica com o restante pessoal; para levar a efeito tão penoso trabalho, apresentou o coronel Walter Dill Scott uma escala de comparação, que tem sido adoptada pelas grandes Emprêsas Norte Americanas.

Na referida escala observa-se:

I — Qualidades físicas.
II — Inteligência.
III — Faculdades directivas.
IV — Aptidões pessoais.
V — Utilização geral das qualidades inumeradas no exercício das suas funções.

(1) Na mensagem do Presidente Roosevelt ao 57.º Congresso.

Segundo o mesmo autor em cada uma das designações estabelecidas deve ter-se em atenção:

Nas qualidades físicas: — Aspecto, vista, ouvido voz, energia, resistência e robustez.

Inteligência: — Facilidade de assimilação e compreensibilidade. Aptidão para dar ordens definidas, exactas e racionais. Iniciativa para resolver rapidamente qualquer contingência e solucionar decisivamente qualquer conflito.

Faculdades directivas: — Energia de carácter, decisão, confiança em si mesmo, aptidões para dominar os seus subalternos, inspirando-lhes respeito, obdiência e fidelidade.

Aptidões pessoais: — Actividade, persistência, fidelidade, qualidades para assumir responsabilidades, incluindo as que dizem respeito aos seus próprios actos. Altruismo e boa vontade, sempre que seja necessária a sua cooperação.

Para a utilizaçao geral das qualidades enumeradas, no exercício das suas funções, são necessários conhecimentos profissionais, perícia e experiência, faculdades administrativas e de instrutor e, muito principalmente, antecedentes satisfatórios.

Sem as qualidades mencionadas não haverá disciplina, pois esta depende das faculdades directivas, da instrução e educação do dirigente.

A ordem, o método e a organização científica que se estabeleça em qualquer oficina, tem uma acção eficaz e preponderante em tal factor. Êste, ainda deve ser imposto, pelo exemplo, competência e autoridade moral, recorrendo o menos possível, aos castigos severos, pouco dignos para os que são civilizados. Torna-se pois necessário, estudo e subtileza por parte do dirigente, para habituar os subordinados a cumprir, tendo sempre presente os dez mandamentos que se seguem:

1.º — Ser atencioso para com os subordinados.

2.º — Incitar os subordinados, para que, quando lhes seja dada determinada ordem, a cumpram imediatamente.

3.º — Estudar os assuntos antes de dar as suas instruções.

4.º — Manter a maior disciplina, recorrendo o menos possível à autoridade.

5.º — Ser indulgente, tratando-se de faltas devidas à inexperiência.

6.º — Mostrar-se sempre, escrupulosamente equitativo, na maneira de tratar os subordinados.

7.º — Abster-se de tôda a aspereza nos modos de proceder.

8.º — Ter em atenção a sensibilidade alheia, humilhando na presença doutros.

9.º — Não impôr correctivos rígorosos, para faltas leves.

10.º — Advertir um culpado, é preveni-lo, no rigor do castigo, a aplicar na reincidência.

É freqüente verificar-se, nas grandes Empresas, o favoritismo a indivíduos, que não oferecendo a necessária cultura, exigida para lugares directivos, julgam impôr a sua autoridade, mostrando aspecto severo e modos tirânicos.

Tal modo de proceder, tem como conseqüência, hostilidades, indisciplina e péssimo rendimento no trabalho, factos que apenas promovem o descrédito e a falência, por mais poderosa que seja a Empresa.

A fim de evitar tão perniciosos e graves defeitos de organização, dever-se-à ordenar por fichas de competência, o cadastro dos indivíduos e assim, com consciência, fazer a escolha daqueles, a quem se confia o destino e o progresso da Emprêsa.

SINDICATO NACIONAL DOS JORNALISTAS

Aos sócios dêste Sindicato, além de outras regalias, foram concedidos bónus de 50 %, pelas empresas ferroviárias.

Publica-se hoje a 1.ª lista de regalias que a Direcção do Sindicato Nacional dos Jornalistas obteve para os seus associados:

ASSISTÊNCIA: Consultas e tratamentos para os sócios e famílias, no Instituto Clínico da Junta Geral do Distrito de Lisboa.

Consultas, tratamentos e entrada para as visitas, ás horas regulamentares, nos Hospitais Civis de Lisbôa.

Consultas e tratamentos no Instituto Câmara Pestana.

Medicamentos aos preços de revenda no Instituto Pasteur de Lisbôa e Farmácia Formosinho.

Médico do Sindicato: Dr. Eduardo Costa, Rua Garrett, 80, 2.º.

CAMINHOS DE FERRO: A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, Sociedade Estoril e outras emprezas ferroviárias, concedem a redução de 50 %, em 1.ª e 2.ª Classes, aos jornalistas filiados no Sindicato, mediane a apresentação dum bilhete especial, a incluir na carteira, e que será comum ás diversas emprezas ferroviárias, existentes no Paiz.

CAMIONAGEM: Transporte gratuito em diversas carreiras de serviço público, mediante credencial passada pelo Sindicato.

DECRETO 18.754: (Porte de Arma) Podem beneficiar da regalia estipulada na última parte do artigo 34.º dêste decreto, os sócios que forem incluídos na relação a enviar ao Comando Geral da Polícia de Segurança Pública, para ser presente a S. Ex.ª o Ministro do Interior.

DESCONTOS DIVERSOS: Livraria Editora Guimarães, Parceria Antonio Maria Pereira, Armazens do Chiado, papelaria e tipografia «Casa Holandeza, L.da», papelaria de Joaquim F. Guerra, Casa Sassetti & C.ª, etc., etc..

ENTRADA LIVRE: Museus, bibliotecas, portos marítimos, Estufa Fria, do Parque Eduardo VII, Club Maxim's, Praça de Touros de Lisboa, Parque Mayer, Pavilhão Portuguez, Jardim Zoologico, Campo do Club de Foot-ball «Os Belenenses», Hipodromo do Campo Grande, diversos clubs desportivos e de recreio, Lisboa Antiga, etc.

LIVRE TRANSITO: Nas ruas e mais lugares públicos onde se torne necessário o exercício da profissão.

(O Ex.mo Comandante da Polícia de Segurança Pública, determinou novamente, em Ordem de Serviço, o exato cumprimento do artigo 3.º do decreto 24.006, sob pena de procedimento disciplinar contra os infractores).

O ESTABELECIMENTO TERMAL DE MONT-DORE

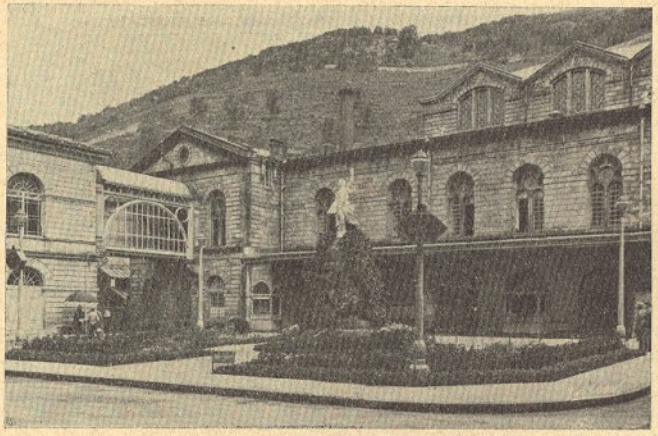
EM

PUY DE DOME

É CONSIDERADO UM DOS MELHORES DO MUNDO

Pelas suas dimensões, riquesa da sua decoração, pelo conforto e higiene, o Estabelecimento Termal de Mont-Dore é, incontestavelmente um dos maiores e dos melhores. Ainda que tenha sofrido transformações, os arquitetos têem sabido conservar-lhe uma unidade de estética que se impõe pela sua beleza e grandeza.

Tal como se apresenta actualmente o edifício central do Estabelecimento Termal, ocupa quási exactamente o local das antigas termas romanas, das quais poderam ser aproveitadas as fundações. Foi construído sôbre vários terraços talhados, pelos romanos, junto do monte de Angle, no ponto onde existe uma abertura vulcânica, que dá saída do solo às águas termais. Tem assim, por característica especial a captação natural de tôdas as fontes termais que são utilisadas no próprio local, sem canalisações ou qualquer outro sistema de condução, o que é de uma considerável vantagem para o tratamento termal.



Um trecho do Estabelecimento Termal

O tratamento das doenças respiratórias em Mont-Dore, tem um caracter original, e as suas práticas são interessantes, pois formam um conjunto único.

Além da cura pela bebida, e de variadíssimas aplicações, destacam-se entre tôdas, as

ASPIRAÇÕES:

Denominam-se assim as inhalações dum nevoeiro quente, feito de vapor e de água mineral pulverisada. Êste sistema, característico de Mont-Dore, foi descoberto em 1835 por Michel Bertrand. Até esta época os doentes eram tratados com banhos e pela água bebida.

Conquanto os romamos tenham conhecido os banhos de vapor, ou estufas, parece que até à época de Michel Bertrand êste sistema ficou completamente esquecido.

Como excelente clínico que foi, Michel Bertrand, constatou os belíssimos efeitos que tinham sôbre a dispnea dos asmáticos, os vapores produzidos pela água quente dos banhos de imersão e dos duches.

Teve então a idéa de instalar a sala de vapores.

Primitivamente estes vapores eram produzidos pela ebulição da água termal. O nevoeiro assim formado era enviado às grandes salas onde estacionavam os doentes. Contrariamente ao que poderia supor-se, êste nevoeiro não era constituído mais que por simples vapor de água pura, continha assim, ainda que em pequenas quantidades todos os elementos minerais da água termal e isto explica-se pelo facto de haver durante o curso da ebulição a absorção das particulas da água termal.

Desde 1890, êste processo de produção de nevoeiro nas salas de aspiração, foi consideravelmente aperfeiçoado. Actualmente não é produzido por ebulição mas por pulverisação e absorção da água termal, graça ao vapor da água dôce.

O vapor da água dôce é produzido por uma bateria de geradores Belleville; passa num recepiente de onde injectores enviam a água mineral, recebida directamente da fonte e conservando os gazes.

O vapor borbulha na água mineral, vaporiza e eleva-se mecânicamente pela forte pressão das muléculas da água mineral. Os vapores desembocam na parte infe-

LINHAS ESTRANGEIRAS

ALEMANHA A segunda locomotiva aerodinâmica dos Caminhos de Ferro Alemãis atingiu, numa viagem de experiência, considerável celeridade. A experiência efectuou-se no percurso de Berlim a Hamburgo com carruagens de trens rápidos, de 200 toneladas. Numa grande parte da viagem de ida, a nova locomotiva atingiu uma velocidade de 165 a 175 quilómetros à hora, que subiu para 191,7 quilómetros à hora, na viagem de volta.

BRASIL Um desenhador dos Serviços de Marinha inventou um aparelho a que deu o nome de *Transportador ferroviário eléctrico* que se destina a facilitar as mudanças de locomotivas nas composições de carruagens sem o actual emaranhado de cruzamentos e plataformas.

Na extremidade de cada linha há uma abertura por onde sobe ou desce a locomotiva para uma espécie de elevador eléctrico que, com a moior simplicidade e rapidez, leva qualquer locomotiva de uma composição para outra sem as manobras habituais.

JAPÃO A exploração dos caminhos de ferro japonezes, cuja rêde é de 21,098 quilómetros, teve no último exercício (Março de 1934) um benefício de 160 milhões de yens, o que equivale, em relação ao capital empregado, ao lucro de 62,2 %.

POLÓNIA Duas fábricas de vagões polonezes negociam atualmente um importante fornecimento de vagões para as ferrovias yugoslávas. A transacção será feita mediante compras de mercadorias yugoslavas, especialmente tabacos.

Essas mesmas fábricas entabolaram negociações com o município de Sophia para fornecimento de vagões de trânsito.

---

rior das salas de aspiração. O vapor da água só é utilisado como fôrça, como agente de elevação e para aquecimento das salas.

Para impedir que a temperatura se eleve e para obter um nevoeiro bastante denso, pulverisadores de ar comprimido colocados na parte superior das salas, pulverisam a água mineral. O ar fresco é tomado no exterior e comprimido à pressão de dois Quilos.

Em resumo as moléculas da água mineral agitadas por uma violenta corrente de vapor na parte inferior das salas e a água mineral pulverisada por uma corrente de ar na parte superior encontram-se e misturam-se para formar o nevoeiro medicamentoso.

As análises mostram que êste nevoeiro contém todos os elementos minerais da água termal e que êstes estão em proporções análogas, que contêm também o ácido carbónico de que as águas de Mont-Dore são tão ricas e numa proporção superior quinze vezes ao ar exterior, assim como pequenas quantidades de gazes raros.

As salas de aspiração estão divididas por grupos de três ou quatro salas com comunicação, mantidas respectivamente ás temperaturas de 28, 30 e 32 graus. Cada dêstes grupos é precedido de um vestiário aquecido. Existem também pequenas salas individuais. Nos períodos de afluência, permitem estas salas o tratamento a mais de dois mil doentes. Tôdas as salas de aspiração são vastas, claras e bem arejadas. Placas de ventiladores dispostos na parte inferior das paredes permitem a renovação permanente do ar. O chão é construido por mosaicos perfurados, pelos quais é escuada a água da condensação.

Graças à junção das salas, por grupos de três, os doentes têm à sua disposição uma série de temperaturas extremamente preciosas para o tratamento.

Para o tratamento, homens e senhoras, vestem-se com traje especial: calças de lã dos pirineus e coletes de flanela, os homens podem usar simples calções de sport, deixando o tronco e as pernas nuas. Os doentes estacionam nestas salas durante um período que varia de 15 minutos a uma hora em média conforme a indicação do médico.

O tamanho destas salas, únicas no mundo, permitem aos doentes que passeiem, que andem mesmo com velocidade, que façam exercícios respiratórios variados.

É em grande parte, devido ao tratamento pelas aspirações que Mont-Dore adquiriu fama mundial e é hoje conhecida pela «PROVIDÊNCIA DOS ASMÁTICOS».

Quereis dinheiro?
JOGAI NO
Gama
Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

ECOS & COMENTÁRIOS

Por PLÍNIO BANHOS

AGIOTAGEM MISERAVEL

CONTINUA a agiotagem a invadir os lares dos pobres que trabalham pelo pão de cada dia.

No nosso número 1102, de Novembro de há dois anos, demos o alarme, e contamos até certa peripécia passada na Rua do Alecrim com determinada dama que emprestava dinheiro a juros a 10 % ao mês.

Agora desapareceram os 10 % ao mês para passar a 20 %.

Em cima da nossa mesa de trabalho apareceu-nos uma carta acusando determinada pessoa que não é o Cunha agiota mas sim um cavalheiro que deve ser um pouco peor e que opera na Rua dos Fanqueiros, roubando miseràvelmente a todos os desgraçados que para ali são conduzidos, pelos vários agentes, 20 % ao mês, a exemplo do que fazem outros bons portugueses.

Ora antigamente fez-se em Portugal uma caçada aos «zangãos» que encheram os quartos particulares do Govêrno Civil e ali estiveram, de colarinho engomado e boa farpela esperando a sentença que, oito dias depois foi deliberada, saindo todos em liberdade, graças aos avantajados pedidos que choveram naquele momento.

Pois agora é necessário acabar, para bem de muita gente, com êsses cavalheiros que necessitam passar uns dias na prisão para depois contarem à polícia quais as suas proezas e quais as desgraças resultantes dos escandalosos negócios que têm feito êsses miseráveis esploradores do povo.

Dizia há tempos um jornal avançado, da tarde, que os maiores exploradores do povo são os merceeiros que querem ganhar mais de 100 por cento nos géneros que vendem.

Êstes merceeiros ainda podem alegar que pagam contribuïções, o que não acontece aos agiotas que emprestam o dinheiro a 500 % ao ano e nada pagam.

É tempo de acabar com êsse infame grupo de miseráveis, metendo-os na cadeia e fazendo-lhes prestar contas à justiça dos que provocam crimes.

O SEU A SEU DONO

UM mecânico teimoso, que faz lembrar o outro que ia à Outra Banda para fazer a barba porque lhe saía mais barato 10 reis, fez uma curiosa viagem para receber a importância de um trabalho, gastando o dobro do que recebera para voltar à sua terra natal.

O caso conta-se:

Um aviador italiano, que se dirigia do Congo Belga para a Africa do Sul teve necessidade de descer em certa altura para reparar uma pequena avaria. Fez-lhe a reparação um mecânico da povoação próxima que ao terminar o trabalho lhe pediu, cem francos. O aviador achou muito, deu-lhe oitenta e levantou vôo.

Quando chegou a Windhoek, a trezentos e tantos quilómetros do ponto em que tinha descido, apareceu-lhe, contra tudo o que lhe podia ter suposto, o bom do mecânico, que reclamava com insistência os seus vinte fraucos. Tinha vindo aquele caminho todo agarrado a uma das azas do avião.

E recebeu o dinheiro, realmente, mas gastou coisa parecida com duzentos franco para voltar.

CHEFES DO ESTADO EM 1900

DA interessante Revista Católica *Renascença*, reproduzimos uma gravura curiosa publicada no seu número cento e quatro do mês findo, que representa um dos muitos carros alegóricos que figuram na grande Exposição de Paris que se realizou no ano de 1900.

Já todos os chefes de Estado que figuram no referido carro alegórico fôram destronados e outros faleceram, sendo quatro assassinados traiçoeiramente.

Vivos só existe o ex-rei de Espanha e o Kaiser.

O DESEMPRÊGO

APARECEU há pouco, publicado nos jornais americanos um curioso anúncio de um rapaz que, desesperado e sem ocupação, pretendia colocar-se em qualquer canto para ganhar a vida. Eis o anúncio:

«Homem novo procura emprêgo. Não aceitará qualquer trabalho. Servem-lhe apenas certas ocupações e em condições razoáveis. Quanto a línguas estrangeiras só sabe francês. Memória pouco fiel. Pontualidade regular. Mente quando é preciso. Exije vencimentos elevados, poucas horas de trabalho, férias prolongadas.»

Da orginalidade dêste anúncio resultou que o rapaz americano pretendente ao emprêgo se empregasse ràpidamente e não lhe faltassem bastantes propostas, até mesmo pelo telefone.

Do que se conclue que a orginalidade é tudo.

O DIVÓRCIO

ATINGE fóros de desenvolvimento o divórcio.

Já é sabido que os mancebos e «avestruzes» quando pensam em casar contam com a formidável lei que em todos

os casos póde resolver a operação do casal ràpidamente. Pois agora, em três minutos faz-se um divórcio.

Um aestatística publicada por determinada liga anunciada, há mais de 18 por cento dos casamentos realisados que na América chegam ao divórcio. Todos os anos as americanas divorciadas recebem anualmente ao todo o equivalente de mais dum milhão de dollars a título de pensões alimentares. No decorrer dos dez últimos anos 1.850.000 homens foram condenados a pagar uma pensão. Conforme a mesma estatística ha nos Estados Unidos um casamento de trinta em trinta segundos e um divórcio, de três em três minutos. Mais de 150.000 crianças são vítimas todos os anos, do divórcio dos pais.

Em 1929, ano «record» foram concedidos na América 201.468 divórcios. Na totalidade dos divórcios 73% foram concedidos ás mulheres.

Emfim calcula-se que as questões matrimoniais rendem por ano em média de dois milhões de dollars aos magistrados, aos tribunais e ás agências especiais que tratam do assunto.

Passou a ser um negócio rendoso êste do divórcio! .

CONSELHOS DE CASAMENTO

OS casaes que no Estado de Milwankee, requerem licença oficial para casar, recebem da repartição do registo civil um impresso especial, onde vem enumerado tudo aquilo de que os esposos, socialmente ou na sua vida doméstica, se devem abster. Entre as muitas recomendações, qué se derijem aos homens, citaremos estas:

Não procures alardear a tua importância;

Nunca esqueças quem és nem o que é tua mulher;

Não sejas enganador;

Não sejas egoista;

Não sejas, nem um *mãos rôtas*, nem um *unhas de fome;*

Não esqueças que a mãe de tua mulher é para ela o que tua mãe é para ti;

Não estejas todo o tempo em casa;

Não usurpes o que, para o govêrno doméstico, devem ser atribuïções femininas;

Não esqueças de limpar os sapatos no capacho antes de entrar em casa;

Não entres em casa bruscamente;

Emfim, por último, êste conselho: «Não consintas à tua mulher que vote.»

Orginalidades americanas! ..

IMPRENSA

«O DIABO»

Com um número especial entrou no segundo ano de publicação o nosso colega «O Diabo» que tem marcado um lugar de destaque na Imprensa Portuguesa, sob a Direcção do nosso camarada Artur Inez, a quem apresentamos as nossas felecitações.

BIBLIOGRAFIA

«BOLETIM DO BANCO DE PORTGAL»

Recebemos o n.º 6 do «Boletim do Banco de Portugal», referente aos meses de Janeiro a Abril do corrente ano, que, à semelhança dos números anteriores, insere muitos dados estatísticos sôbre o estado florescente do mesmo banco e sôbre a situação financeira e económica actual, o que de muito interesse será para todos aqueles que se dedicam a esta matéria.

Os problemas da moeda, do crédito, bolsas, câmbios, transportes, são ali tratados em valiosos e proficientes estudos.

Êste número traz também uma compilação das disposições legais ultimamente publicadas sôbre matéria financeira e económica e uma interessante lista bibliográfica.

Agradecemos a valiosa oferta.

VIAGENS E TRANSPORTES

Linha de Leste

Desde 10 de Julho, foram modificadas as marchas dos combóios n.os 7 e 2, que partem, respectivamente, de Lisboa-Rossio ás 19-27 e do Entroncamento ás 6-35, o primeiro dos quais efectua paragem nos apeadeiros entre Lisboa e Azambuja e o segundo nos apeadeiros entre Azambuja e Braço de Prata e no Rêgo.

Serviços combinados

Empresa de Viação e Comercio de Alenquer — De harmonia com a monificação havida nos horários da C. P., foi publicado novo horário das carreiras.

Miranda, Limitada — Entre Odemira-estação e a vila — Publicou novo horário pelo mesmo motivo.

Pereira, Meireles & C.ª L.da — Encerrou-se o Despacho Central de Lixa.

Pôrto-VAMAR
Vinhos AUTÊNTICOS do Pôrto com VELHICES GARANTIDAS
AGENTE ÚNICO PARA TODO O MUNDO:
A. D. MARQUES
Estrada de Bemfica, 749—LISBOA-Norte
Endereço telegráfico: VAMAR—Lisboa Telefone: Bemfica 336

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Agosto de 1895

O sud-express

As primeiras viagens d'este comboio pelo novo itinerario, Salamanca-Beira Alta, parece que não foram dos melhores auspicios.

Justamente quando regressavam ao nosso paiz os congressistas que haviam ido a Inglaterra e de lá vinham com a impressão d'aquelles comboios rapidos, que não se deteem senão em raras estações e por uns rapidos minutos, d'aquelle material limpo, em perfeito estado, commodo e espaçoso, d'aquella abundancia logares disponiveis, foi que a Companhia dos Wagons-lits entendeu apresentar-lhes um comboio incommodo, fazel-os trasbordar em Medina e esperar 1 hora e 40 minutos, na estação, pelo novo material, como se a sua viagem fosse um comboio mixto ronceiro e de preços baratos.

A Companhia dos Wagons leitos quer, como se costuma dizer, abraçar o ceu com as mãos ambas; quer continuar o serviço para Lisboa, mas não quer deixar o de Madrid, e ao mesmo tempo pretende ligar os dois de fórma que aproveite o material e a tracção, embora obrigando os passageiros a um trasbordo, o que, nos parece, não tem direito fazer, embora fazendo esperar, os que vão para o norte, desde as 6 h. e 20 m. até ás 8 h. e 4 m., isto é 1 h. e 44 m. e os que veem de lá desde as 6 h. e 53 m. até as 8 h. e 10 m. ou seja 1 h. 37 m.

D'esta fórma de serviço, que não se póde classificar de menos de pessima, resulta que o verdadeiro fim do *sud-express* ir-se-ha perdendo, e os passageiros que o podiam aproveitar não seguirão a via *fluvial* como diz o *Diario de Noticias*, porque nem o Tejo vae até Paris nem o Sena vem desaguar na barra de Lisboa; não tomarão a maritima que é incommoda, mas preferirão os trens ordinarios, e outros muitos não preferirão os trens ordinarios, e outros muitos não preferirão coisa alguma, porque deixarão de visitar a nossa capital, visto que para isso teem que andar aos baldões pelas estações, por mais que tomem bilhetes directos, no mais directo e rapido trem internacional.

Formando-se um comboio bem rapido entre Lisboa e Paris, dando o governo facilidades no embarque e desembarque dos passageiros de e para a America, nos vistos dos passaportes, na verificação das bagagens, o comboio *sud-express* poderia facilmente tornar-se um serviço *transatlantico*.

Prescindindo-se da correspondencia com Madrid, ou fazendo-o por outro comboio, entre aquella capital e Medina, o *sud-express* poderia reduzir o trajecto a 36 ou 37 horas, partindo de Lisboa ás 5 ou 6 horas da tarde, para passar em Hendaya na tarde seguinte e chegar a Paris pelas 6 horas da manhã. O mesmo se poderia conseguir em sentido inverso.

Assemblea Geral da Companhia Real

Realizou-se no dia 29, a assembléa geral ordinaria d'esta companhia, presidindo o sr. Pereira de Carvalho, sendo escrutinadores os srs. Luiz B. da Silva Mello como representante do sr. Biester e Manuel José Monteiro, os dois maiores accionistas presentes e secretario o sr. Diogo Patrone. Estiveram presentes 61 accionistas representando 13.411 acções.

Lido o relatorio do conselho fiscal, que é do theor seguinte:

Srs. Accionistas da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — Pelo Conselho d'Administração da nossa Companhia, foram-nos apresentados, no cumprimento da parte do art. 60.º dos estatutos, o *balanço*, o *inventário* e a *conta de ganhos e perdas*, referentes ao anno de 1894. Examinando o vosso Conselho Fiscal estes documentos, achou-os regularmente organisados, no que é possivel já d'accordo com o *convenio* e entende que merecem a vossa approvação.

Quanto aos actos de gerencia, só nos compete julgar os relativos aos dias entre 18 e 31 do preterito dezembro, pois foi no primeiro desses dias, que os actuaes corpos gerentes tomaram posse dos seus cargos. N'esses dias ha apenas os primeiros factos da execução do convenio e para elles pedimos a vossa approvação.

Do que anteriormente se passou, não nos compete julgar, pois tudo se entende tacitamente legalisado pela homologação, em virtude da sentença do meretissimo juiz do Tribunal do Commercio de Lisboa, com data de 11 de outubro de 1894, do *Convenio* em que se mostraram concordados todos os interesses.

N'esta conformidade temos a honra de vos propôr:

1.º — Que considereis bem arrumadas as contas com que se fechou a nossa escrituração no dia 31 de dezembro de 1894;

2.º — Que approveis os actos de gerencia comprehendidos entre 18 e 31 de dezembro do mesmo anno.

Lisboa, 1 de julho de 1895. — *Dr. Antonio Centeno, Alfredo Mendes da Silva, Manuel José Monteiro, Manuel J. Alves Diniz, João Lobo Sant'Iago Gouvêa, e Francisco Teixeira de Queiroz.*

Este parecer foi approvado sem discussão, interrompendo-se a sessão para se lavrar a acta, que foi tambem approvada.

O relatorio a que o parecer se refere é o que hoje publicamos na secção respectiva, completando-o as contas da gerencia dos ultimos trez annos que daremos nos numeros seguintes.

Com este relatorio foram tambem distribuidos aos accionistas mais trez folios *Relatorio e contas da exploração e construcção das linhas e obras a cargo da companhia, apresentado pela Direcção Geral da Companhia*, exercicio de 1892, idem de 1893 e idem de 1894 — documentos que não reproduziremos pela sua extensão, mas de que respigaremos interessantes dados sobre a exploração d'esta rêde.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Despachos Centrais

A Companhia da Beira Alta acaba de estabelecer um Despacho Central na vila de Almeida, ligado por carreiras de camionetes, com a sua estação fronteiriça de Vilar Formoso.

A abertura do Despacho Central foi recebida com enorme satisfação, pois tão grande melhoramento representa enormes facilidades para o comércio e público em geral, que assim pode receber e expedir, directamente, as suas mercadorias.

Além do Despacho Central de Almeida, a Companhia da B. A. mantem mais os seguintes:

— Tábua, Côja, Vila Nova de Oliveirinha e Portela de Cerdeira, ligados com a estação de Santa Comba Dão.

— Oliveira do Hospital e Lagares da Beira, ligados com a estação de Oliveirinha.

— Ceia, ligado com a estação de Nelas.

— Mangualde-Vila e Castendo, ligados com a estação de Mangualde.

— Vila Nova de Tazem, com a estação de Contenças.

— Gouveia, com a estação do mesmo nome.

— Fornos d'Algodres, ligado com a estação do mesmo nome.

— Celorico da Beira, ligado com a estação do mesmo nome.

— Ponte do Abade e Trancoso, ligados com as estações de Celorico da Beira e Vila Franca das Naves.

— Guarda, ligado com a estação do mesmo nome.

Todos os Despachos Centrais fazem serviço directo interno e combinado de passageiros, bagagens, pequenos volumes ao abrigo da Tarifa, 8/108 e mercadorias em grande e pequena velocidade.

Policlínica da Rua do Ouro

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

Dr. Armando Narciso — Medicina, coração e pulmões
ÁS 5 HORAS

Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral, operações
ÁS 5 HORAS

Dr. Miguel de Magalhâis — Rins e vias urinarias
ÁS 10 HORAS

Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sífilis
ÁS 6 HORAS

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia
ÁS 3 HORAS

Dr. Mario de Mattos — Doenças dos olhos
ÁS 2 HORAS

Dr. Mendes Bello — Estomago, figado e intestinos
ÁS 4 HORAS

Dr. Filipe Manso — Doenças das creanças
ÁS 12 HORAS

Dr. Casimiro Affonso — Doenças das senhoras e operações
ÁS 2 HORAS

Dr. Francisco Calheiros — Garganta, nariz e ouvidos
ÁS 3 1/2 HORAS

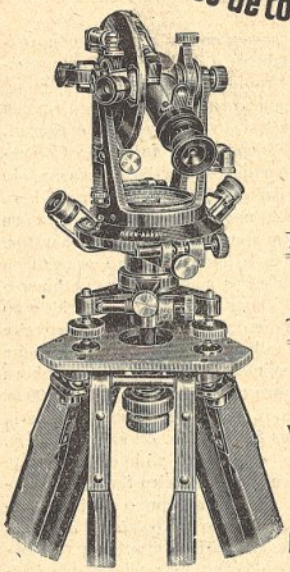
Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese
ÁS 12 HORAS

Dr. Alen Saldanha — Raio X
ÁS 4 HORAS

ANÁLISES CLÍNICAS

Kern AARAU SUISSE

Boîtes de compas de précision



INSTRUMENTOS DE PRECISÃO

Kern AARAU

TAQUEÓMETROS
ALIDADES
TEODOLITOS
BINÓCULOS

Vendas a retalho em tôdas as casas da especialidade

AGÊNCIA EM LISBOA
Rua dos Fanqueiros, 15, 2.º

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.ª

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4
Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração
PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida tôda a correspondência:
PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL
Telegramas: TOCRUZILHOS Praia do Ribatejo

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12
TELEFONE 2 6415
Sucursal no Pôrto: **RUA DE S.ta CATARINA, 380**
Oficinas a vapor — **RIBEIRA DO PAPEL**

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes ingleses, alemãis, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por êste processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

LUSALITE

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalisações de agua, gaz e vários produtos quimicos, industriais e agricolas para protecção de redes subterraneas elctricas e telefonicas, etc.

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.DA

RUA DO ALECRIM, 10 — LISBOA — Telefones 23948 e 28941

Sociedade Anónima
BROWN, BOVERI & C.ie
BADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA

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

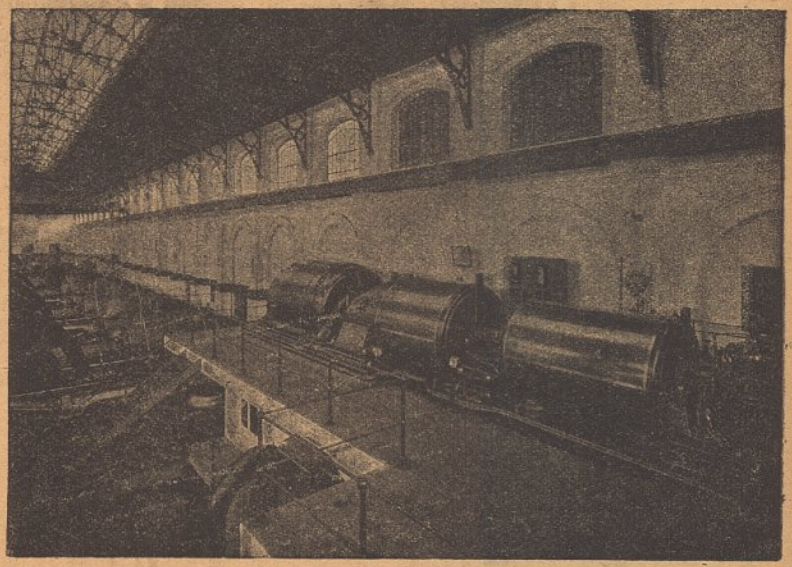
Representante geral:

EDOUARD DALPHIN

ENGENHEIRO-DELEGADO

Escritório técnico: R. Passos Manoel, 191-2.º

porto



O turbo grupo a vapor de 5.000 kilowatts da Central de Massarelos da Companhia Carris de Ferro do Pôrto

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES—Esc. (ouro) 13.500.000$00
CAPITAL OBRIG. — Esc. (ouro) 44.165.070$00

SÉDE EM LISBOA

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

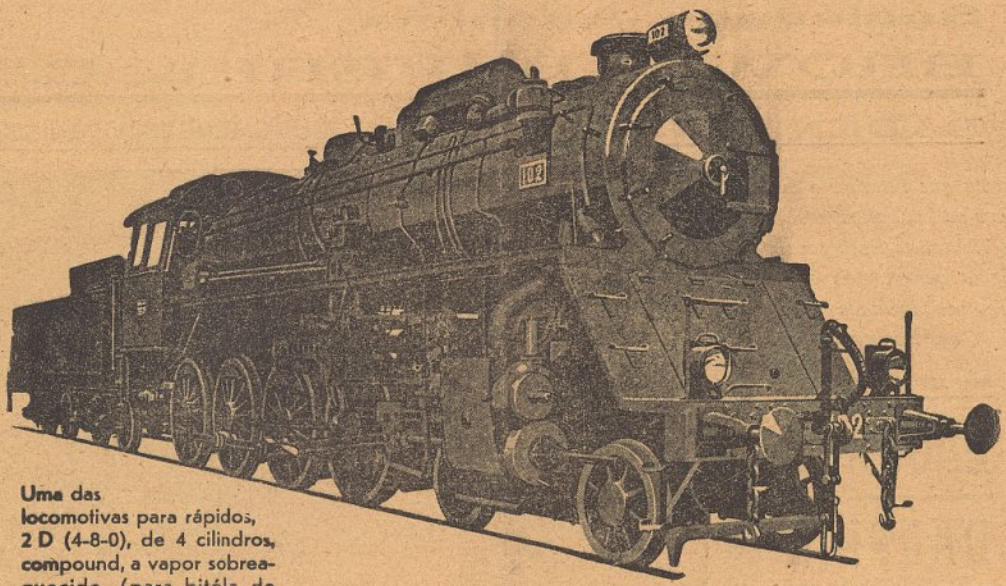
Linha férrea construida e em exploração: Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros 1.347. Distância do Lobito à região mineira da Katanga: Quilómetros 1.800

"A Nova Loja dos Candieiros"

Vende ao preço da tabela: Fogões, esquentadores, lanternas e todos os artigos da VACUUM

Única casa no género que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertenceu àquela Companhia, tomando responsabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados. **Preços da tabela e acabamento garantido.**

R. HORTA SÊCA, 9 **Tel. 22942**



Uma das locomotivas para rápidos, 2 D (4-8-0), de 4 cilindros, compound, a vapor sobreaquecido, (para bitóla de 1670 m/m) da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguêses da

BEIRA ALTA,

fornecidas em 1930 por **HENSCHEL & SOHN A. G.**

Há já mais de meio seculo

que as locomotivas "Henschel" são conhecidas e preferidas em Portugal e suas Colonias, onde as mesmas se teem qualificado.

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguêsas da Metropole e Ultramar.

1810 1935

REPRESENTANTE GERAL

para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS

Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA

HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA