

14.º do 56.º ano

Lisboa, 16 de Julho de 1944

Número 1358

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



DEPÓSITO LEGAL

FUNDADA EM 1888

REVISTA AGO 1944 QUINZENA L

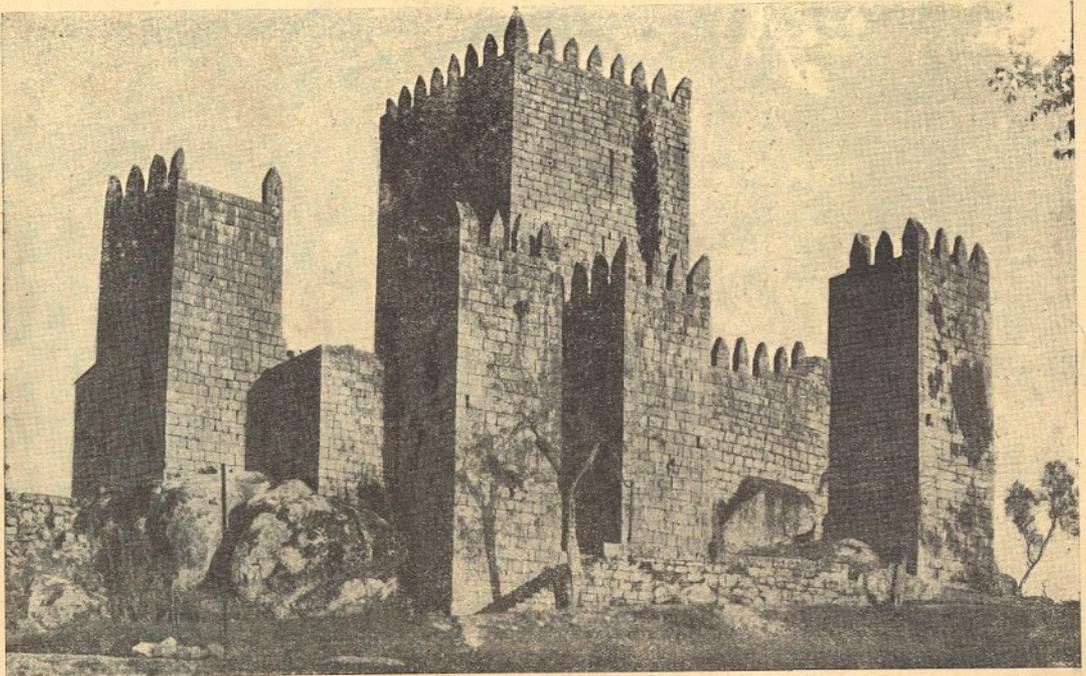
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 20168—LISBOA



CASTELO DE GUIMARÃES

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone : P B X 2 0158; Direcção 2 752

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

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 5. — Telefone 893

1358



16 — JULHO — 1944



ANO LVI

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

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

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

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

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Lisboa — Palácio da Ajuda — Sala da Rafinha	279
Administração Geral do Pôrto de Lisboa	281
Há 50 anos	283
Transporte de matérias-primas e combustível	283
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	283
O que todos devem saber.	283
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	284
Os Caminhos de Ferro Ingleses na Guerra	285
Relatórios	288
Imprensa	289
Sociedade de Propaganda de Portugal	289
Publicações recebidas	289
Repositório de assuntos referentes a Teatro e a Cinema por <i>Miguel Coelho</i>	290
Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta	290
Parte Oficial	291



LISBOA—Palácio da Ajuda—Sala da Rainha

Administração Geral

do Pôrto de Lisboa

Contas e elementos estatísticos do ano de 1942

ESTÁ publicado e distribuído o Relatório contendo as contas e elementos estatísticos do ano de 1942 da Administração Geral do Pôrto de Lisboa. É um volume de 412 páginas em que se condensam e arrumam devidamente elementos de ordem financeira, orçamental, administrativa, económica e estatística, que nos dão o panorama completo e perfeito não só da importância, mas também da actividade e progresso do pôrto — «Chave do Império» — durante o ano de 1942.

Estamos em período de guerra. Apesar da nossa posição neutral, as dificuldades da navegação atingiram-nos também. O movimento de navios, lê-se no Relatório, continua, por consequência, a baixar de forma que faz cismar. Em compensação — diz-se ali em seguida, pela pena do ilustre Engenheiro sr. Salvador de Sá Nogueira, o movimento de mercadorias é animador, porque, embora haja decréscimo na entrada, a saída tem, pelo contrário, marcada tendência para aumentar.

Importa agora saber, em primeiro lugar, que o movimento total de entradas e

saídas de mercadorias andou por 4.200 mil toneladas. Em seguida, é de interesse ficar a conhecer alguns dados sobre o movimento de mercadorias, donde as importámos e para onde as exportámos.

Não podemos, evidentemente, trazer para aqui tudo quanto desejaríamos e oferecem grande e especial interesse, quer como informação, quer ainda como fonte de sugestões.

Por exemplo: de que países importámos em maior quantidade? A guerra contribuiu imenso para a intensificação das nossas relações com a América do Norte. De lá não nos chegam apenas os filmes cinematográficos: Em 1942 importámos nada mais, nada menos do que 5.368.411 quilos de açúcar; 3.668.053 quilos de arroz; 1.773.102 quilos de tabaco; 1.071.496 quilos de fruta secca; 1.362.836 quilos de drogas e produtos químicos; 2.229.840 quilos de arame. De lá importámos também, em razoáveis quantidades, conservas farinha, não especificada, material eléctrico, carnes e enchidos, malte, etc..

Da Argentina importámos 18.251.879

quilos de trigo; 7.145.102 quilos de sebo; 5.975.324 quilos de açúcar; 5.710.176 quilos de óleo de amendoim; 1.179.711 quilos de mercearias, além de outros artigos diversos.

Do Brasil recebemos 7.094.380 quilos de açúcar; 4.709.462 quilos de café; 2.623.908 quilos de cacau, etc..

De Espanha, recebemos 2.962.308 quilos de ferro e aço em bruto; 1.200.000 quilos de ferro de fundição, 1.139.624 quilos de drogas e produtos químicos, etc..

Com a Inglaterra foi possível manter, apesar de tudo, um intenso intercâmbio comercial. Os números mais altos dizem respeito aos seguintes artigos: drogas e produtos químicos (2.702.333); fôlha de flandres (1.053.033 quilos); alcatrão, asfalto, etc. (1.725.380 quilos); soda cáustica (6.229.006); sulfato de cobre (1.057.985 quilos); tintas e vernizes (760.749 quilos), etc..

Vale a pena conhecer, embora em parte, nos seus números mais eloqüentes, o que importámos das nossas colónias. Vejamos alguns números:

44.460.913 quilos de açúcar; 251.336 quilos de algodão; 14.972.013 quilos de coco-note; 300 toneladas de madeira em toros; 33.378 toneladas de milho; 634 toneladas de tabaco; 623 toneladas de rícino; 1.111 toneladas de óleo de palma, etc..

As ilhas adjacentes da Madeira e Açores enviaram também em larga escala alguns dos seus produtos. Alguns exemplos:

Açúcar 1.167 toneladas; ananazes 1.362 toneladas; bananas 8.278 toneladas; borracha em obra 334 toneladas; chicória 1.806 toneladas; chá 179 toneladas; cebola 55 toneladas; fava 896 toneladas; manteiga 1.717 toneladas; óleo de baleia 852 toneladas; queijo 149 toneladas; vinhos licorosos (Madeira) 639.777 quilos; etc..

Mercado largamente consumidor — por sua vez a Metrópole procura, para os seus produtos, mercados externos. A guerra, escusado será dizer, reduziu-os ao mínimo. No entanto, há a registar números interes-

santes. Para a África Francesa exportaram-se 1.176.307 quilos de vinho comum; para a América do Norte 11.653.673 quilos de cortiça em bruto; 833.683 quilos de vinho comum e 44.187 quilos de vinho e bebidas alcoólicas; para a Argentina 1.952.282 quilos de cortiça em bruto; 1.933.244 quilos de azeitonas e 76.849 quilos de vinho e bebidas alcoólicas.

Para o Brasil, com quem estamos intensificando as nossas relações de amizade, de entendimento, e de intercâmbio comercial, enviámos 1.701.131 quilos de azeite; 1.770.917 quilos de azeitonas; 3.498.223 quilos de mármore e cantarias; 1.565.290 quilos de vinho comum; 184.819 quilos de conservas; 893.839 quilos de artigos farmacêuticos, etc.

A Espanha importou-nos carvão, cevada, cortiça, peixe salgado e congelado, toros de pinho e vinho comum, em apreciáveis quantidades.

A Inglaterra continua a ser um excelente mercado para as nossas cortiças e conservas, e, apesar das dificuldades de navegação, exportaram-se 1.033.127 quilos de vinho e bebidas alcoólicas e 554.026 quilos de vinho comum.

A Irlanda também nos comprou, em apreciáveis quantidades, vinho comum e bebidas alcoólicas, resina e pez louro, manteiga de cacau, etc.

Marrocos é um excelente mercado para os nossos produtos, principalmente madeiras, em bruto e em obra.

A leitura dêste Relatório, repetimos, pode oferecer várias sugestões. É pelo conhecimento dos mercados internos e externos que os comerciantes e industriais poderão, com segurança e probabilidades de êxito, organizar os seus planos de trabalho e lançar-se a iniciativas de vulto.

O Pôrto de Lisboa é bem a Chave do Império. Por êle Portugal estará ligado à Europa, como país peninsular, e a todo o mundo, como nação enraizada em vários continentes.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Julho de 1894)

Os caminhos de ferro em todo o mundo

N'uma estatística ultimamente publicada, relativa ao anno de 1892, encontrámos curiosas informações sobre a extensão e importancia dos caminhos de ferro em todo o mundo. D'ella extractamos o seguinte:

A extensão total dos caminhos de ferro era de 653.937 kilometros, dos quaes cabem: á Europa 232.317 kilometros; á America 352.230: á Asia 37.367: á Africa 11.607 e á Oceania 20.416.

Na Europa o paiz que tem maior extensão de linha ferrea é a Allemanha e em relação á superficie do território é a Belgica. Portugal occupa o 13.º e o 9.º lugar respectivamente.

Na America, é a Republica dos Estados do Norte que se avanta apresentando um percurso de 281.228 kilometros: na Asia, a India Inglesa com 28.590 kilometros; na Africa, a Colonia do Cabo, com 3.932 kilometros e na Oceania, Victória com 4.699 kilometros.

Viagens baratas

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes vae inaugurar no dia 21 do corrente, a serie dos seus serviços especiaes projectados para os meses de julho, agosto e setembro.

A primeira viagem é Lisboa a Luso em comboio *rápido*, partindo de Lisboa, na madrugada de domingo 22 e regressando a Lisboa, na madrugada de 2.ª feira 23.

O comboio compõe-se de carruagens de 2.ª e 3.ª classe, terá a lotação de 480 logares, sendo 240 de 2.ª e 240 de 3.ª e servirá as estações de transitio: Braço de Prata, Santarem, Entroncamento, Pombal, Alfarellos e Coimbra.

De Lisboa-Rocio os bilhetes especiaes de ida e volta custam: 3\$000 réis em 2.ª classe e 2\$000 réis em 3.ª.

A este serviço seguir-se-hão outros, do Porto ao Bussaco, e de Lisboa á Nazareth, ao Bom Jesus de Braga, a Alcobaça, Caldas da Rainha, Granja, Espinho, Porto, Elvas, Batalha, etc., etc.

Os negocios da companhia real

Continuam a chegar as adhesões á convenção para a reconstituição da companhia real, tendo até ha poucos dias sido recebidas em Lisboa 315.000. Só a primeira semana do prazo produziu mais de 200.000 titulos.

Póde pois assegurar-se que a approvação de convenção é certa pois que apenas está decorrido um terço do primeiro prazo e já está garantida a maioria absoluta dos creditos a favor do convenio.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

TRANSPORTE

de matérias-primas e combustível

O Ministério das Obras Públicas e Comunicações enviou a seguinte nota à Imprensa:

«A exemplo do procedimento seguido no anno passado e cujos beneficios houve occasião de verificar, a Direcção Geral de Caminhos de Ferro aconselha os transportadores a constituirem agora as suas reservas de Inverno promovendo, para além do indispensável á sua laboração regular, o transporte de matérias-primas e combustível por forma a terem em armazém as reservas necessárias para poderem assegurar a sua laboração durante o periodo de tráfego intenso correspondente á campanha de distribuição de adubos.

«As diligências necessárias para promover o transporte de combustíveis devem ser conduzidas por intermédio da Commissão Reguladora do Comércio de Carvões para que esta faça figurar nos seus programas os transportes a requisitar ás empresas de Caminhos de Ferro».

“Gazeta dos Caminhos de Ferro”

OS NOSSOS ARTIGOS e a imprensa da provincia

O *Jornal de Abrantes*, que aproveita tôdas as oportunidades para nos distinguir com a sua simpatia, transcreveu na íntegra e em lugar de honra, na sua edição de 9 de Julho, o artigo do nosso colaborador Rebelo de Bettencourt — «Abrantes e o ensino técnico», — publicado na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Junho.

Registrando a honra da transcripção, agradecemos as palavras amigas que, a propósito, endereçou á *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

O que todos devem saber

Papel selado e o aumento da taxa de 100 0/0

Tendo surgido dúvidas quanto à forma como deve ser colada e inutilizada a taxa de 2\$50 em cada meia fôlha de papel selado, complemento fixado pelo Estado para o anno económico de 1944, esclarece-se que a estampilha de 2\$50 tanto pode ser colada no alto de cada fôlha como no final do documento, e para a sua inutilização observa-se o que está o disposto na alínea a) do artigo 18.º do regulamento do selo, aprovado pelo decreto n.º 12.700, de 20 de Novembro de 1926.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

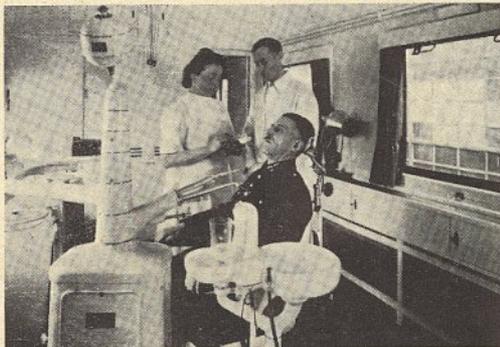
XCVII

«R» informa que um piloto disse que os caças alemães atacavam «com efectivos terríveis». Enquanto as Fortalezas e os Liberators bombardeavam Berlim e Brunswick, poderosas forças de bombardeiros, caças-bombardeiros e caças aliados mantiveram o assalto ininterrupto a objectivos militares no Norte da França. A ofensiva foi principalmente dirigida contra alvos ferroviários e aeródromos. Thunderbolts, Mosquitos, Spitfires e caças-bombardeiros Typhoons, atacaram o centro ferroviário de Béthune e um aeródromo, próximo de Dinard. Caças-bombardeiros Thunderbolts visaram, em vôo, a pique, a ponte de caminho de ferro de Mezières e a estrada principal de Mantes. Mais tarde anunciou-se, oficialmente, que Thunderbolts tinham recommçado a ofensiva ás pontes ferroviárias e aeródromos, no Norte da França.

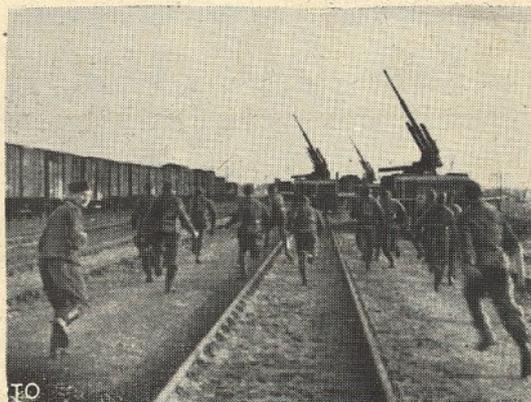
—O Q. G. Aliado no Mediterrâneo, diz que bombardeiros pesados atacaram as principais instalações ferroviárias de Bucareste. Outra formação de Fortalezas, escoltada por Thunderbolts, atacou a ponte ferroviária de Belgrado-Pancevo, que está situada na linha férrea que conduz a Sofia.

As tripulações dos Liberators e Fortalezas Voadoras que atacaram a capital romena, bem como as dos Lightnings que os escoltavam, dizem que viram muitas bombas atingir as instalações ferroviárias.

Também bombardeiros pesados, das bases do



Uma clínica odontológica num comboio sanitário alemão



Alarme numa bateria de DCA alemã numa via férrea. Os artilheiros correm a ocupar os seus postos

Mediterrâneo, atacaram objectivos de guerra, principalmente ferroviários, em Brasov, Turnu, Severin, Pitesla, Craiova e Campina, nos Balcãs.—(R)

—«R» diz que aviões sobrevoaram a Bélgica atacando parques ferroviários em Lovaina e Hassel.

—Comunicado do Q. G. do Fuhrer, informa que fortes formações de aviões de combate do Reich atacaram o entroncamento ferroviário Kalinkovitch, causando consideráveis estragos e extensos incêndios.

—«R» diz que Fortalezas Voadoras da 8.ª Fôrça Aérea atacaram os parques ferroviários e as oficinas de reparações de locomotivas em Osnabruck e que bombardeiros médios continuaram a atacar, com bons resultados, comunicações ferroviárias do inimigo, na Itália central e do Norte.

—«U. P.» informa em telegrama de Berna que um jornal clandestino diz que patriotas italianos, em grupos, sabotaram 27 túneis da linha do caminho de ferro Verona-Brenner, forçando os alemães a aumentar enormemente o número de guardas de linha naquela zona.

A mesma Agência, em telegrama de Zurich, informa que próximo de Milão dinamitaram uma grande extensão de via férrea provocando a destruição de quatro comboios de mercadorias.

—«R» informa em telegrama do Q. G. dos Aliados na Itália que poderosas formações se empenharam no bombardeamento de Ploesti, sofrendo numerosos ataques o seu importante centro ferroviário. Em Nish, os aviadores declararam que foram bons os resultados dos ataques aéreos a parques ferroviários de Belgrado.

Diz a mesma Agência que aviões do Comando de Bombardoiros sobrevoaram a França, em grande fôrça, para atacarem os centros ferroviários de Boulogne, Orleans, Le Mans e Tours.

Os Caminhos de Ferro Inglêses na Guerra

Capital

A importância financeira da Indústria ferroviária na Grã Bretanha pode ser avaliada pelo dispêndio de capital da Great Western, London & North Eastern, London Midland & Scottish and Southern Railways and London Passenger Transport Board, que atinge 1.300.000.000 £.

Remuneração do capital

O capital investido em caminhos de ferro nunca deu elevada remuneração. Em 1913 — um dos melhores anos — o rendimento líquido foi de 4,4% do capital realizado; em 1942, a percentagem foi de 3,6.

Melhoramentos do capital

Anteriormente à guerra foram levados a efeito nas Empresas ferroviárias melhoramentos em larga escala. Entre 1928 e 1938, quatro das principais Empresas de Caminhos de Ferro e a London Transport despenderam 120.000.000 £, por conta da conta de capital, em trabalhos adicionais e em melhoramentos efectuados em correspondência com a substituição do activo. Pela mesma ocasião, construções que já não serviam foram demolidas ou abandonadas e 16.800.000 libras abatidas à conta de capital.

Entre 1928 e 1938 foram dispendidas em melhoramentos 194.500.000 libras extraídas do rendimento.

As rubricas que beneficiaram deste desembôlo de 314.600.000 libras foram, nomeadamente: renovação e melhoramento da via, modernização das estações de passageiros e de mercadorias, melhoramento dos métodos de sinalização, reorganização de oficinas e de depósitos de força motriz para as vias ordinária e férrea, renovação e melhoramento de locomotivas, carruagens, vagões, «containers» e veículos para estrada, renovação e aquisição de material circulante, para os caminhos de ferro eléctricos, substituição de omnibus de trolley por carros eléctricos, renovação de vapores, electrificação, ampliação e melhoramento de docas, novos

e melhores parques de manobras de material circulante, prolongamento dos sistemas de comando de tráfego e ampliação das centrais geradoras.

Accionistas

O número total de portadores de acções de caminho de ferro é de 995.000, mas se se lhe juntasse o número de pessoas interessadas na posse dos fundos de caminhos de ferro por parte da Companhia de Seguros, Cooperativas de Construção de Moradias, Associações de Socorros Mútuos, etc., aquêle seria muito superior. O capital investido em caminhos de ferro é detido, assim, em larga escala por pequenos accionistas.

Directrizes e Ordens

Durante o estado de guerra, as principais rédes ferroviárias e a London Transport são consideradas como um todo e dirigidas como uma só unidade, visto disso resultar maior vantagem.

Os caminhos de ferro subordinam-se a directrizes e instruções enviadas por parte do Ministério de Transporte de Guerra. Estas compreendem indicações sobre o tráfego que o Governo considera essencial; a requisição de vagões de propriedade particular; o encaminhamento de mercadorias, circulação de combóios de passageiros de longo curso em épocas de férias, etc.

Muitas das 1.000 a 2.000 portarias e ordens que o Governo publica anualmente, dizem respeito não só às Empresas ferroviárias como a quaisquer outras empresas, adoptando-se medidas de molde a alterar e a adaptar actividades tão disseminadas e equipamentos tão extensos às disposições destas leis de emergência, que affectam assuntos tão diversos como combustível e recuperação, defesa civil, pneus, e iluminação durante a ocultação de luzes.

Dez anos de progresso

Durante a década imediatamente anterior à guerra, as principais empresas ferroviárias e a London Transport, tódas de propriedade privada,

despenderam 314.600.000 de libras em melhoramentos, não obstante vários anos de depressão de tráfego. Os caminhos de ferro ingleses possuem a magnífica reputação de serem os melhores do mundo.

Gastaram-se milhões de libras em novas locomotivas e combóios, planos de electrificação, melhoramentos na via para se conseguirem serviços mais rápidos, docas novas e vapores; novas centrais geradoras de força motriz, parques de manobras e armazéns, e na modernização de depósitos de máquinas, estações e hotéis.

O facto dos caminhos de ferro estarem no auge da sua eficiência no período imediatamente anterior à guerra, não foi meramente accidental; e um dos efeitos daquelas tão grandes despesas foi a possibilidade de os caminhos de ferro poderem arcar com o vasto tráfego de guerra.

Quando a guerra rebentou, os caminhos de ferro não podiam, ao contrário das fábricas, aumentar o seu esforço por meio de introdução de novos turnos de trabalhadores, nem era possível alargar as instalações ferroviárias em qualquer grau apreciável. De então para cá, foram assentes alguns troços de via e efectuados melhoramentos para atender às novas correntes de tráfego, mas estes melhoramentos foram insignificantes em relação à amplitude dos caminhos de ferro. Do facto dos caminhos de ferro terem sido construídos e explorados por várias empresas distintas, resultou ter o país ficado dotado de muitas vias, o que não se daria se as linhas ferroviárias pertencessem a uma só Companhia e não houvesse uma grande diversidade de atenções nas grandes capitais e cidades. A rede, altamente disseminada e com a extensão de 37.000 milhas de linhas de circulação (ou de 51.000 milhas, se se considerarem as muitas linhas de manobras) provou bem o seu valor.

Em regime de propriedade privada

Pode proclamar-se com justiça, que, ao rebentar a guerra, os caminhos de ferro britânicos, em regime de propriedade privada e geridos por entidades particulares, puderam colocar à disposição do país uma organização completamente apetrechada e aperfeiçoada devido a pesquisas e a desenvolvimentos efectuados com grande antecipação, capaz de suportar o peso total das necessidades de transporte duma nação em guerra.

As decisões adoptadas por dirigentes de vistas largas, na manutenção de linhas e na realização de melhoramentos, não obstante a concorrência desregada por parte de outras formas de transporte, deram aos caminhos de ferro ingleses a possibilidade de movimentar os mais pesados volumes que até hoje foram entregues a quaisquer empresas transportadoras, numa ocasião de emergência nacio-

nal crítica; desconhecida na história deste ou de qualquer outro povo.

A Inglaterra está atulhada de tropas, muitas delas dos Estados Unidos e que pela primeira vez vêm a este país. Viajam em combóios repletos e em más condições, bem diferentes das do tempo de paz.

Debaixo do aspecto de interesse do público, os caminhos de ferro, anteriormente à guerra, puseram em prática muitas ideias empreendedoras. Os programas de viagem eram cada ano mais atraentes, e os caminhos de ferro crêem ter conquistado a confiança de quem viaja por prazer ou para tratar da vida, graças a um progressivo sistema de melhoramentos.

As viagens em combóios de passageiros, nos anos que precederam a guerra, eram rápidas, baratas e confortáveis.

Uma política de aceleração continuado deu à Inglaterra o mais rápido e, ao mesmo tempo, o mais intenso serviço de combóios do mundo. Para cima de 100 combóios expressos circulavam com a velocidade comercial de 96 quilómetros à hora, e mais. O «record» mundial de velocidade para tracção a vapor pertence à locomotiva Pacific «Mallard» que, em 3 de Julho de 1938, atingiu 201 quilómetros por hora.

Os bilhetes de «1 milha por 1^a», aparecidos em 1934, obtiveram um grande êxito ao mesmo tempo que a série de outros bilhetes a preços reduzidos, para passageiros isolados ou em grupo estava continuamente a aumentar. Era possível viajar em combóios de excursão por quantia tão insignificante com a de 1 d. cada três milhas. A variedade de bilhetes a preços reduzidos era tal que, praticamente, qualquer passageiro podia encontrar aquilo que lhe convinha.

Entre 1928 e 1938 gastaram-se 10.000.000 de libras em material circulante. O número de carruagens-camas passou de 154 para 380, as carruagens-restaurantes foram aumentadas de 528 para 895, e a quantidade de refeições servidas em combóio aumentou de 6.700.000 para 8.050.000. O emprêgo da electricidade na refrigeração e cozinha permitiu que pudessem servir-se 200 refeições por percurso. Os combóios dos últimos anos que precederam a guerra eram a última palavra em conforto e luxo. Destacaram-se entre eles, como modelos supremos da categoria de combóio de luxo e que não foram ultrapassados em qualquer parte do mundo, os seguintes: o «Coroação», da L. N. E. R.; o «Coroação Escocês», da L. M. S. e o «Flexa de Ouro», da Southern Railway. Esta Companhia possuidora já do sistema electrificado mais rápido do mundo, aumentou grandemente a extensão da via explorada por tracção eléctrica.

O serviço de mercadorias compreendia 678 combóios regulares por dia, permitindo a entrega

das remessas no destino, no dia seguinte ao da sua recepção na estação de procedência, em percursos de cerca de 500 quilómetros. Forneciam-se em larga escala vagões de tipo especial: o emprêgo de «containers» e de vagões frigoríficos foi aumentado e, no intuito de atender tôdas as necessidades, adoptaram-se veículos cubas circulando por via férrea e por estrada, para transporte de líquidos.

Os caminhos de ferro operaram neste país a mais ampla remodelação dos seus serviços, introduzindo um sistema de entregas contra reembolso e empreendendo a armazenagem e distribuição total dos produtos destinados ao comércio. Serviços combinados de camionagem ligavam as regiões rurais às estações ferroviárias, prestava-se auxílio a tôdas as firmas que pretendiam erigir fábricas ou adquirir terrenos para construções ou construir ramais particulares.

Os vagões de elevada capacidade tiveram um tal desenvolvimento que as Emprêsas de Caminhos de Ferro, possuidoras, dez anos antes, de 25.000 vagões de 20 T. e mais, tinham agora 45.000.

Dedicou-se também aturado estudo; ao desenvolvimento da sinalização por meio do uso, em grande escala, de instalações de energia eléctrica e de sinais luminosos eléctricos; ao processo científico de manobras em parque de manobras modernizado; à soldadura dos carris. Aplicavam-se também instrumentos destinados a poupar a mão de obra em tôda a espécie de aplicações.

A guerra desviou, temporariamente, as energias dos dirigentes das Emprêsas ferroviárias e do pessoal técnico para o fim comum a conseguir: a Victória, mas dados o equipamento e materiais que serão necessários e a cooperação do público e do Governo, os Caminhos de Ferro ingleses estarão prontos a retomar as suas tarefas na reconstrução dos combóios e linhas que colocarão novamente a Inglaterra à frente dos caminhos de ferro do Mundo Novo.

Restrições de viagens

O princípio adoptado para transportes em tempo de guerra é o de que as necessidades da guerra vêm em primeiro lugar. Isto significa que tem sido dada absoluta prioridade aos transportes do Serviço e, a seguir, ao dos operários, de modo a êstes poderem ir para as fábricas e regressar delas. A deslocação de homens, materiais e munições durante os recentes meses foi o problema mais importante, desde que começou a guerra. O crescente desvio do tráfego de passageiros, da estrada para a via férrea, para economia de combustível e de borracha, faz com que viagem de combóio passageiros de mais.

Adoptaram-se várias medidas para aumentar a lotação dos combóios e, ao mesmo tempo, para

desencorajar todo aquê passageiro que não viaje por necessidade. Foram retiradas da circulação setecentas carruagens-restaurantes e ficaram apenas 74. A circulação dos combóios suplementares durante os meses de verão e pela Páscoa «Whitsuntide», «August Bank Holiday» e Natal foi limitada, e a totalidade de acomodações nas carruagens-camas de certos combóios muito pesados foi restringida e reservada pelo Ministério dos Transportes de Guerra, de modo a que as primeiras requisições de camas sejam para passageiros que viajam por motivo de serviços urgentes do Governo.

A partir de Setembro de 1942 fizeram-se restrições drásticas sobre viagens, incluindo a supressão dos bilhetes de preços reduzidos, usados em determinados dias, e a de vários outros tipos de bilhetes para viagens de recreio, e a da «Green Line Coach» na área de Londres.

Examinada a possibilidade de se introduzir um sistema de permissão de viagem, foi posta de parte tal idea com fundamento na confusão que estabeleceria, nas reclamações que provocaria por parte da mão-de-obra e pelos inconvenientes e atrasos que viria a causar aquêles que têm de viajar por necessidade.

A despeito dos avisos oficiais e da larga publicidade dada à palavra de ordem dos caminhos de ferro «A vossa viagem é realmente necessária?» o tráfego de passageiros tem sido muito intenso. Antes da guerra o percurso de passageiros representava 20.000 milhões de milhas de viagens e o tráfego de mercadorias 17.000 milhões de toneladas-milhas não se entrando em linha de conta com o gado e a vasta quantidade de volumes, leite, malas de correio e bagagem que são transportados por combóios de passageiros. Em 1942, o tráfego de passageiros aumentou, comparado com as condições de antes da guerra, em mais de 10.000 milhões de passageiros-milhas, e o tráfego de mercadorias em mais de 7.000 milhões de toneladas-milhas.

Os cálculos das exigências de tráfego para 1943 mostram que a procura de utilização dos serviços ferroviários será grandemente aumentada. Pela Páscoa de 1943 adoptaram-se medidas de restrição idênticas às de 1942, devido à urgência do tráfego de guerra. Num mês recente, os membros das Forças de Sua Magestade e seus auxiliares efecturam 10.750.000 viagens de combóio. Foram postas ao serviço muitas carruagens a que falta o conforto das construídas nos anos recentes. Locomotivas que eram utilizadas nos combóios rápidos de passageiros andam agora a rebocar combóios de tropas e material de guerra. Vários centos de veículos de combóios de passageiros estão a ser adaptados a ambulâncias para serem utilizados nos teatros de guerra de além-mar. Cada peça de equipamento ferroviário está a prestar o dôbro de serviço.

Relatórios

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Temos presente o Relatório desta Companhia referente à gerência de 1943 e lido à Assembleia Geral Ordinária de 12 de Maio de 1944.

No exercício desse ano, lemos a páginas 5 do referido documento, o aumento de receitas foi largamente excedido pelo aumento das despesas, em resultado do encargo com o reajustamento dos vencimentos do pessoal, por força do disposto na Portaria de 10 de Novembro de 1942, encargo que ascendeu a cerca de 800 contos, e também da subida de preços de todos os materiais de consumo, nomeadamente os combustíveis.

⊙ Relatório não nos oculta que devido às dificuldades de importação, o material circulante não se tem renovado, e o seu estado, por esse facto, piora dia a dia.

Há que pôr em devido relêvo o tacto administrativo da digna gerência desta Companhia, pois no exercício de 1943, como no do ano anterior, mantiveram-se as tarifas da paz, por o Governo não ter consentido os necessários reajustamentos de tarifas que lhe tinham sido solicitados. Por esse motivo o Conselho de Administração entendeu dever solicitar do Governo a cobertura de parte do *déficit* de exploração das linhas sub-arrendadas, nos termos do artigo 8.º do Contrato de sub-arrendamento.

E o Relatório terminou com estas palavras, precisamente as mesmas com que fechara o do ano anterior:

«É má, muito má, a situação económica das Companhias de Caminhos de Ferro e não vemos que, enquanto o Governo, como têm feito os Governos de outros países da Europa, não chamar o assunto a si, e, em novos moldes, organize a exploração ferroviária, seja possível dar remédio a tão grave situação.»

Companhia dos Caminhos de Ferro

Portugueses da Beira Alta

Está publicado o Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho desta Companhia, referente ao exercício de 1943 e apresentado em Assembleia Geral Ordinária dos accionistas em 26 de Junho deste ano.

As primeiras palavras são dirigidas à memória do saudável e malgrado Ministro das Obras Pú-

blicas e Comunicações, Engenheiro Duarte Pacheco, — «vítima da sua extraordinária dedicação à causa pública, quando as suas excepcionais qualidades — que tão grande obra haviam produzido — ainda tanto prometiam para a continuação do ressurgimento nacional, ao qual não seria estranha a política ferroviária de valorização e desenvolvimento que tinha em vista e a que dedicara o mais decidido interêsse.»

As receitas da exploração desta Companhia em 1943, deduzidos os impostos e reembolsos, foram de Esc. 24.693.316\$90, assim discriminados:

Passageiros	6.663.976\$24
Mercadorias de grande velocidade.	3.565.947\$11
Mercadorias de pequena velocidade	14.298.961\$40
Tara do Tráfego	164.432\$15

Em 1942 as receitas correspondentes a estas haviam somado Esc. 26.509.544\$80.

Quanto às despesas, nesse mesmo ano de 1943, foram as seguintes:

Administração	826.708\$35
Exploração	1.164.452\$15
Movimento e Tráfego	4.111.373\$95
Material e Tracção	9.661.586\$00
Via e Obras	3.596.596\$60

A soma total é de Esc. 19.360.717\$05, correspondente em 1942 a Esc. 16.272.306\$19.

De maneira geral — explica-nos o Relatório presente — as razões da diferença estão no maior custo dos materiais, no maior número de agentes por exigências do serviço e do cumprimento das leis de horário de trabalho, e no aumento de vencimentos e salários que a Companhia concede ao seu pessoal.

À Companhia da Beira Alta agradecemos a oferta do seu Relatório.

Banco de Angola

Os Relatórios do Banco de Angola não se limitam a dar-nos os números das suas variadíssimas transacções, põem-nos também em contacto com o panorama de toda a vida económica da nossa grande e florescente província ultramarina.

Notavelmente escritos, esses Relatórios constituem elementos preciosos das possibilidades económicas de Angola, das suas condições de vida e também de colonização. A sua leitura devia impôr-se a todos que se interessam por este problema.

É preciso que a verdade seja dita sem subterfúgios, que é a única maneira de se evitarem ilusões perigosas e, conseqüentemente, de se colherem

desilusões amargas. E os Relatórios do Banco de Angola são extraordinariamente leais.

A páginas 18 do Relatório presente, referente ao exercício de 1942, encontramos esta preciosa observação:

«Nas empresas dos europeus, em que são favoritos os géneros ricos, intervém ainda, larga e intensamente, o esforço dos trabalhadores indígenas, impossível de substituir pelo de colonos europeus, inadapáveis ao rigor dos climas tropicais e incapazes de concorrerem com o trabalho indígena, quer pela modéstia dos salários, quer pelo complexo psicológico que se opõe à colaboração entre brancos e pretos no mesmo nível social.»

Já no Relatório de 1939 se afirmava: «A colonização agrícola de Angola é, e será, uma colonização de chefes, de sub-chefes e de capatazes.»

A afirmação mantém-se.

Os pontos de vista expendidos pelo Banco são corroborados perentoriamente pela notável experiência levada a efeito pela Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela. O ilustre Administrador-Delegado desta Companhia, sr. Comandante Álvaro de Melo Machado, escreveu no 8.º ano de experiência o seguinte:

«O europeu só deve e pode trabalhar em África como operário especializado — como dirigente — como orientador ou como fiscal. Quando tenha que dedicar-se à agricultura terá que ser o fazendeiro, dirigindo o trabalho de mão de obra indígena indispensável para que a sua actividade conduza a resultados económicos aceitáveis.»

Sobre a economia de Angola, o Relatório chega à conclusão de que no decurso do ano de 1942 se consolidaram as posições atingidas e que pode registar-se a melhoria de posição das actividades industriais da província, quer pela instalação de novas, quer pela geral prosperidade das indústrias existentes.

Agradecemos os exemplares que nos foram dirigidos.

Imprensa

«GAZETA DE COIMBRA»

Em 1 de Julho entrou no 34.º ano de publicação a *Gazeta de Coimbra*, excelente tri-semanário da direcção e propriedade de João Ribeiro Arrôbas.

Os nossos melhores cumprimentos.

Sociedade de Propaganda de Portugal

Uma conferência do dr. Armando Narciso, sobre «AS TERMAS NA GUERRA E NA PAZ»

Na noite de 28 de Junho, o nosso prezado amigo e distinto médico dr. Armando Narciso, realizou na Sociedade de Propaganda de Portugal uma conferência sobre as termas na guerra e na paz.

Começou por fazer um apanhado histórico da actividade termal, desde a antiguidade. Mas foi só depois das guerras napoleónicas, acentuou o conferencista, que se iniciou o turismo moderno, devido principalmente ao gosto que os ingleses tomaram pelas viagens de recreio, facilitadas pelos transportes a vapor. Terminada a actual conflagração universal, as termas tomarão novo desenvolvimento, pela maior frequência das viagens de recreio, facilitadas pela aviação e pelo melhor conhecimento com que os americanos vão ficar do Velho Mundo. A vida termal vai também sofrer grande transformação. As termas de futuro serão menos estâncias de luxo e prazer para se transformarem mais em estâncias de cura e repouso e o proveito da sua frequência tomará maior amplitude atingindo mais do que até aqui as classes modestas da sociedade. Portugal, país de abundantes e proveitosas águas medicinais, tem que se preparar para bem aproveitar a nova época termal que vai nascer. Para isso precisa melhor higienizar e apetrechar as suas termas e melhor estudar esta fonte de riqueza, que é a dos seus mananciais hidrológicos. E certamente isto o que vão fazer as outras nações termais da Europa, afirmou, em conclusão, o conferencista.

Publicações recebidas

O Linho para fibra — Sua Cultura.
por Flávio Martins.

A «Emprêsa Fabril do Norte, L.^{da} (Senhora da Hora)» encarregou o sr. Flávio Martins de escrever um livrinho sobre a cultura do linho. Livrinho, contudo, valioso, pois foi feito com carácter científico, por mão de mestre, por uma verdadeira autoridade no assunto.

«Todo o linho cultivado no mundo — explica o sr. Flávio Martins — reveste dois aspectos: ou se cultiva para a obtenção de sementes, visando a extracção de óleos, ou se cultiva para a extracção de fibra, visando a fabricação de fios. As raças de plantas para um e outro fim são completamente diferentes».

O livrinho presente ocupa-se apenas do linho para fibra.

Em diversos quadros apresenta-nos o distinto autor dêste trabalho o valor económico que o linho representa na Europa, e mais adiante faz-nos a história da sua cultura e do seu uso em Portugal.

Os últimos capítulos são exclusivamente consagrados aos processos, conhecidos pela experiência como melhores, de cultivar êsse valioso produto da terra, sobre o qual assenta uma das mais prósperas indústrias do país.

REPOSITÓRIO

de assuntos referentes

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

Por **MIGUEL COELHO**

Há dias, estando pacatamente a ler o livro «Demolindo», da autoria do actor Carlos Leal, deparei, a fôlhas 150, com os seguintes versos de João Fernandes, recortados do «Diário de Lisboa» e que ainda não perderam a oportunidade: Ei-los:

Os nossos actores estão
Duma vaidade impossível;
Poís se zangam sem razão,
E os mesmos trágicos são
Dum cómico irresistível.

Galãs de três ao vintém,
Vegetes ainda sem fama,
E até comparsas também,
Pretendem vir no programa
Primeiro do que ninguém.

Há melindres excessivos
Sôbre o tamanho da letra,
— Que deve ser em tons vivos —
E requerem adjectivos:
Distinto, illustre, et coetera.

A uma actriz, um tanto fraca,
Topei a vêr, num enleio,
Um cartaz onde destaca
Em letras de metro e meio
Seu nome pintado a laça.

O que será que ela pensa
Se chama em arte renome?
Sei lá! Talvez se convença
Por a letra ser imensa
Que já tem... *UM GRANDE NOME!*

Já repararam os leitores nos cartazes que aparecem nas esquinas anunciando os espectáculos? Em letras do tamanho da «légua da póvoa» vem o nome de uma actriz ou actor, que, por ser amigo da empresa ou dos capitalistas dessa mesma empresa, têm um lugar de destaque. Depois aparecem os nomes dos outros artistas, sem atender a valores, mas, sim, às simpatias.

Se não querem melindrar artista algum, ponham os nomes por ordem alfabética ou então por ordem de entrada em cena.

Assim é que está certo. Caso contrário dá a impressão de que os marçanos de uma loja, tomaram de assalto o lugar dos patrões e estes foram obrigados a varrer essa mesma loja.

Esteja cada um no seu lugar e sem atropelos, para bem da Arte e da disciplina.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Em 30 de Junho, reuniu-se a assembleia geral da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, sob a presidência do sr. Fausto de Figueiredo, secretariado pelo sr. Secundino Branco, tendo feito também parte da mesma mesa o commissário do governo, sr. engenheiro Esmeraldo de Carvalhais e o commissário adjunto, sr. David Pestana.

Foram eleitos pela primeira vez os srs. dr. Gomes Pedro e Zacarias Vivas, tendo sido reeleitos os srs. engenheiro Cancela de Abreu e o professor Mosés Amzalak.

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN 15,30 e 21,30 — «Não me faças de amor».
OLIMPIA Das 14 às 24 — «O homem mascarado».
COLISEU — As 21,45 — Bailiados «Verde Galo», com Francis e Ruth.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

- | | | |
|--|----------------------------|---|
| <p>O GLYCOL amacia a pele.
O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.
O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.
O GLYCOL evita o cieiro.
O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.</p> | G
L
Y
C
O
L | <p>O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «queimado» da Praia.
O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.</p> |
|--|----------------------------|---|

À venda nas melhores casas da especialidade e principiaes farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

Rua do Guarda Mor, 20, 3.º E. LISBOA

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

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 69, I série, de 3 Abril de 1944, publica a seguinte:

Portaria n.º 10.636

Tendo-se reconhecido a necessidade de alterar as disposições da tarifa de despesas accessórias na parte respeitante às taxas de manutenção previstas no seu artigo 3.º:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nos termos do artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, que o artigo 3.º da tarifa de despesas accessórias acima referido passe a ter a seguinte redacção:

ARTIGO 3.º

Manutenção de bagagens e de remessas de grande e pequena velocidade

1 — A manutenção compreende as operações de «carga», «evoluções e manobras à partida», «evoluções e manobras à chegada», «descarga» e ainda a de «transmissão».

2 — As taxas de manutenção são as previstas nos quadros I e II e a sua aplicação faz-se de harmonia com as seguintes disposições:

a) Quando as remessas percorram apenas linhas exploradas por uma só empresa, são devidas as taxas previstas no quadro I;

b) Quando as remessas percorram linhas exploradas por mais de uma empresa, são devidas, para cada empresa, as taxas previstas no quadro I. Para tal feito as estações de transmissão são consideradas como de destino, ou de procedência das remessas, segundo o caso.

Excepção — As taxas correspondentes a descarga e a carga na estação de transmissão são substituídas pelas que constam do quadro II, quando as remessas sejam constituídas por:

Mercadorias em regime de vagão completo ou pagando como tal;

Volumes de mais de 5.000 quilogramas;

Matérias infectas;

Matérias explosivas em regime de vagão completo ou pagando como tal;

Animais em regime de vagão completo ou pagando como tal;

Transportes fúnebres;

Veículos cujo preço de transporte é calculado por unidade;

Material de caminhos de ferro circulando sobre as próprias rodas.

c) Quando no percurso das remessas em linhas exploradas por uma empresa haja solução de continuidade, pela interposição de linha explorada por empresa diferente, as linhas da primeira, entre as quais se situa a linha da segunda, são consideradas, para efeito de aplicação destas taxas, como pertencendo a empresas diferentes;

d) As taxas incidem sobre o peso que serviu de base ao cálculo do preço de transporte. Quando este cálculo for por unidade, as taxas incidem sobre tantas unidades da mesma espécie quantas as nesse cálculo consideradas;

e) Havendo reexpedição, as taxas de manutenção são sempre applicadas às duas expedições, consideradas independentemente.

3 — Os expedidores ou consignatários de remessas em regime de vagão completo, ou pagando como tal, têm a faculdade de, nas estações de procedência e de destino, fazer por sua conta e risco, e com gente sua, a carga ou a descarga destas remessas, não sendo devidas às empresas as taxas correspondentes a qualquer daquelas operações que os expedidores ou consignatários efetivamente realizarem.

Para usarem desta faculdade os expedidores devem indicar bem explicitamente nas declarações de expedição que ficam a seu cargo ou a cargo dos consignatários as operações de carga ou de descarga, entendendo-se que a ausência de indicação significa que a operação ou operações ficam a cargo das empresas.

É dispensada esta indicação nos casos referidos nos n.ºs 4 e 5, em que a carga e a descarga são da incumbência ou da obrigação do expedidor e do consignatário.

4 — Incumbe aos expedidores e consignatários efectuar por sua conta e risco, e com gente sua, a carga e a descarga nas estações de procedência e de destino das remessas constituídas por:

Volumes de mais de 3.000 quilogramas;

Mercadorias a granel em regime de vagão completo ou pagando como tal;

Matérias infectas;

Matérias explosivas em regime de vagão completo ou pagando como tal;

Animais em regime de vagão completo ou pagando como tal;

Veículo cujo preço de transporte é calculado por unidade.

Se, eventualmente, as empresas tiverem de proceder a qualquer operação de carga ou de descarga, são devidas as taxas previstas no quadro I.

Todavia, para as remessas constituídas por volumes de mais de 3.000 quilogramas ou por mercadorias a granel em regime de vagão completo ou pagando como tal, as empresas só eventualmente procederão àquelas operações quando elas hajam de efectuar-se em estação que disponha de meios próprios para as levar a efeito.

5 — A carga na procedência e a descarga no destino dos transportes fúnebres é obrigatória para expedidores e consignatários.

6 — A capacidade dos vagões pode ser utilizada por completo, contanto que o peso do carregamento não exceda o máximo regulamentar de cada vagão, o volume não ultrapasse as dimensões da cêrcea e as condições de carregamento não comprometam a segurança do transporte.

7 — Quando restar espaço num vagão carregado com remessa em regime de vagão completo ou pagando como tal, e esse espaço for aproveitado para carga de detalhe, a esta última não é applicável a isenção das taxas de carga ou de descarga a que se refere o n.º 3.

8 — Quando se trate de veículos e as empresas julgarem necessário, para segurança ou conveniência do transporte, serem as rodas separadas dos veículos, os expedidores não podem recusar-se a esta operação.

9 — O material de caminhos de ferro circulando sobre as próprias rodas é entregue pelos expedidores na estação de procedência e recebido pelos consignatários na de destino sobre carris, ficando por esse facto isentas tais remessas das taxas correspondentes a carga e descarga.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 3 de Abril de 1944 — Pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Roberto Espregueira Mendes*, Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações.

QUADRO I

Taxas de manutenção

(Compreendidos todos os encargos que nesta data oneram as tarifas)

Designações	Unidade	Evolução e manobras em cada uma das estações de partida ou de chegada	Por cada operação de carga ou de descarga	
			(a) e (b)	(a)
1.º Bagagens (exceptuada a parte transportada gratuitamente, pela qual não é devida taxa); mercadoria; dinheiro, valores e objectos de arte (excepto aqueles cuja taxa de transporte não fôr calculada pelo peso, pelos quais não é devida taxa)	Tonelada	2\$50		
2.º Matérias infectas	Tonelada	2\$50		
3.º Matérias explosivas (excepto em remessas de detalhe, caso em que ficam sujeitas às taxas do n.º 1.º)	Tonelada	6\$50		12\$00
4.º Transportes fúnebres	Caixa Caixa Urna	5\$00		—\$—
5.º Animais (excepto aqueles cuja taxa de transporte é calculada pelo peso, os quais ficam sujeitos às taxas do n.º 1.º):				
a) Cães despachados à vista do bilhete de passageiro e pequenos animais domésticos transportados nas carruagens, em poder dos passageiros	—	Não é devido taxa		
b) Boi, cavalo, muar, jumento, garrano ou potro (macho ou fêmea)	Cabeça	\$50		\$50
c) Vitelo ou porco (macho ou fêmea)	Vagão (c)	8\$00		32\$00
d) Carneiro, chibo, cabrito, cordeiro ou borrego, báculo ou leitão (macho ou fêmea)	Cabeça	\$25		\$50
e) Animais ferozes e quaisquer animais não designados em b), c) e d)	Piso (c)	8\$00		32\$00
	Cabeça	\$20		\$30
	Piso (c)	8\$00		32\$00
	Piso (c)	13\$00		52\$00
6.º Veículos terrestres, aquáticos ou aéreos (excepto aqueles cuja taxa de transporte é calculada pelo peso, os quais ficam sujeitos às taxas do n.º 1.º):				
a) Carros de passageiros de mais de duas rodas (montados ou não sobre estas); embarcações; aeroplanos; balões dirigíveis e quaisquer veículos não designados em b) e c).	Veículo	5\$50		22\$00
b) Carros de passageiros de duas rodas (montados ou não sobre estas); bicicletas com carro anexo	Veículo	5\$00		20\$00
c) Carros de carga; viaturas ou reparos militares; viaturas de incêndio; viaturas sanitárias; jaulas para transporte de animais; zorras; cascos; pipas, cubas ou tonéis montados.	Veículo (d)	4\$50		18\$00
7.º Material de caminhos de ferro circulando sobre as próprias rodas.	Veículo	7\$50		—\$—

(a) Aos volumes de mais de 3:000 quilogramas e às mercadorias a granel em regime de vagão completo, ou pagando como tal, são applicáveis, quando a carga ou a descarga seja feita pelas empresas, estas taxas acrescidas das despesas a que porventura der lugar qualquer daquelas operações.

(b) A taxa por cada operação de carga ou descarga de veículos de mais de 3:000 quilogramas fica sujeita ao mínimo de 22\$. Exceptua-se o caso de carga ou de descarga como operações de transbordo entre linhas de bitola diferente, em que a taxa por cada uma daquelas operações fica sujeita ao mínimo de 15\$.

(c) Seja qual fôr a quantidade de animais carregados.

(d) De duas ou mais rodas (montados ou não sobre estas).

QUADRO II

Designações	Unidade	Por cada empresa	
		Linhas da mesma bitola	Linhas de bitola diferente
		Taxas de transmissão	Por cada operação de carga ou de descarga
1.º Mercadorias em regime de vagão completo ou pagando como tal	Toelada	(a) 1\$50	São devidas as taxas do quadro I (b)
2.º Volumes de mais de 3:000 quilogramas.			
3.º Matérias infectas	Vagão	13\$00	
4.º Matérias explosivas em regime de vagão completo ou pagando como tal	Piso	13\$00	
5.º Animais em regime de vagão completo ou pagando como tal	Caixa Caixa Urna	5\$00	
6.º Transportes fúnebres	Veículo	10\$00	26\$00
7.º Veículos cujo preço de transporte é calculado por unidade	Veículo	3\$00	10\$00
8.º Material de caminhos de ferro circulando sobre as próprias rodas.	Veículo	3\$00	15\$00
			—\$—

(a) A taxa correspondente a veículos de mais de 3:000 quilogramas fica sujeita ao mínimo de 15\$00.

(b) A taxa por cada operação de carga ou de descarga de veículos de mais de 3:000 quilogramas fica sujeita ao mínimo de 15\$00.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 3 de Abril de 1944. — Pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Roberto Espregueira Mendes, Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
 LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

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

FALA-SE
 FRANCÊS

Gerente: *FERNANDO RODRIGUES.*

LISBOA — Rua dos Douradores, 222
 TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98. 2.º — Telef. 2 6519

Dr. Armando Narciso — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações — às 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sífilis — às 6 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. Mendes Bello — Estômago, fígado e intestinos — às 4 horas
Dr. Barros Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 5 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas
Dr. Silva Nunes — Doenças das crianças — às 5,50 horas
Dr. Armano Lima — Bôca e dentes, próte-e — às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS



“A NOVA
 LOJA DE
 CANDEEIROS”

Vende ao preço da tabela:
 Fogões, Esquentadores, Lan-
 ternas e todos os artigos da
VACUUM

UNICA CASA NO GÉNERO QUE TEM AO
 SEU SERVIÇO PESSOAL TÉCNICO QUE
 PERTENCEU ÀQUELA COMPANHIA, TO-
 MANDO RESPONSABILIDADE EM TODOS OS
 CONCERTOS QUE LHE SEJAM CONFIADOS

Rua da Horta Sêca, 24 -- LISBOA -- Telef. ne 2 2942



A
 QUEM
 VIAJA

Não saia do país sem levar
 o **Manual do Viajante em
 Portugal**, valiosa e instrutiva
 publicação para o viajante.
 Contém mapas e plantas
 suficientes para o turista
 estudar o que de bom tem
 o seu país. À venda em
 todas as livrarias do país e
 na redacção da *Gazeta dos
 Caminhos de Ferro*, Rua
 da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

P. B. X. — 2 8082, 2 8085 e 2 8084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
 LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA

Livraria Escolar

ESPECIALIZADA EM ARTIGOS
ESCOLARES

**RUA DOS ANJOS, 12-E
LISBOA**

T. S. F.

MARCAS DE PRIMEIRA CATEGORIA. APARELHOS
— PARA OS AMADORES DE BOA MÚSICA —

PEÇA UMA DEMONSTRAÇÃO

R. Rafael de Andrade, 18-1.º - LISBOA

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

BADEN—SUISSA

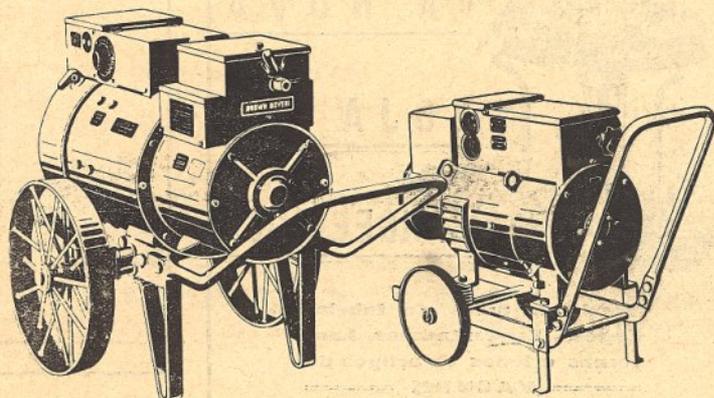
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manuel, 191-2.º--PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco
::: em corrente contínua de 80-160 A e 240-500 A :::

EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

S. A. R. L.

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

RUA DO ARSENAL, 124-1.º

Telefone 2 9374/78

End. Teleg. TRANSPORTES

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A P O R T O