

17.º do 54.º ano

Lisboa, 1 de Setembro de 1943

Número 1337

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

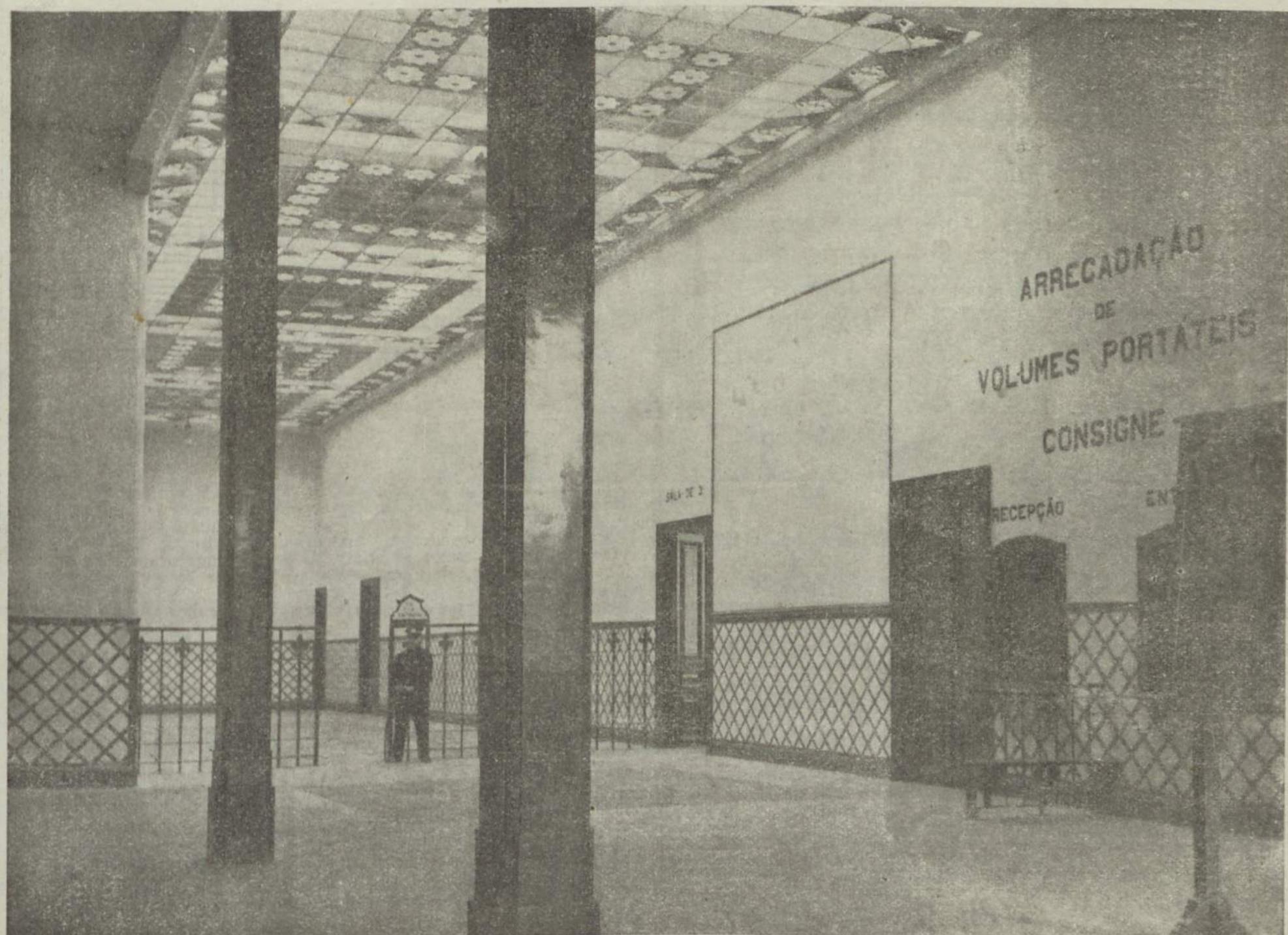
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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 20158 — LISBOA



LISBOA — Estação do Rossio, sala de espera de passageiros de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes

Sociedade Anónima Brown, Boveri & Cia

B A D E N — S U I S S A

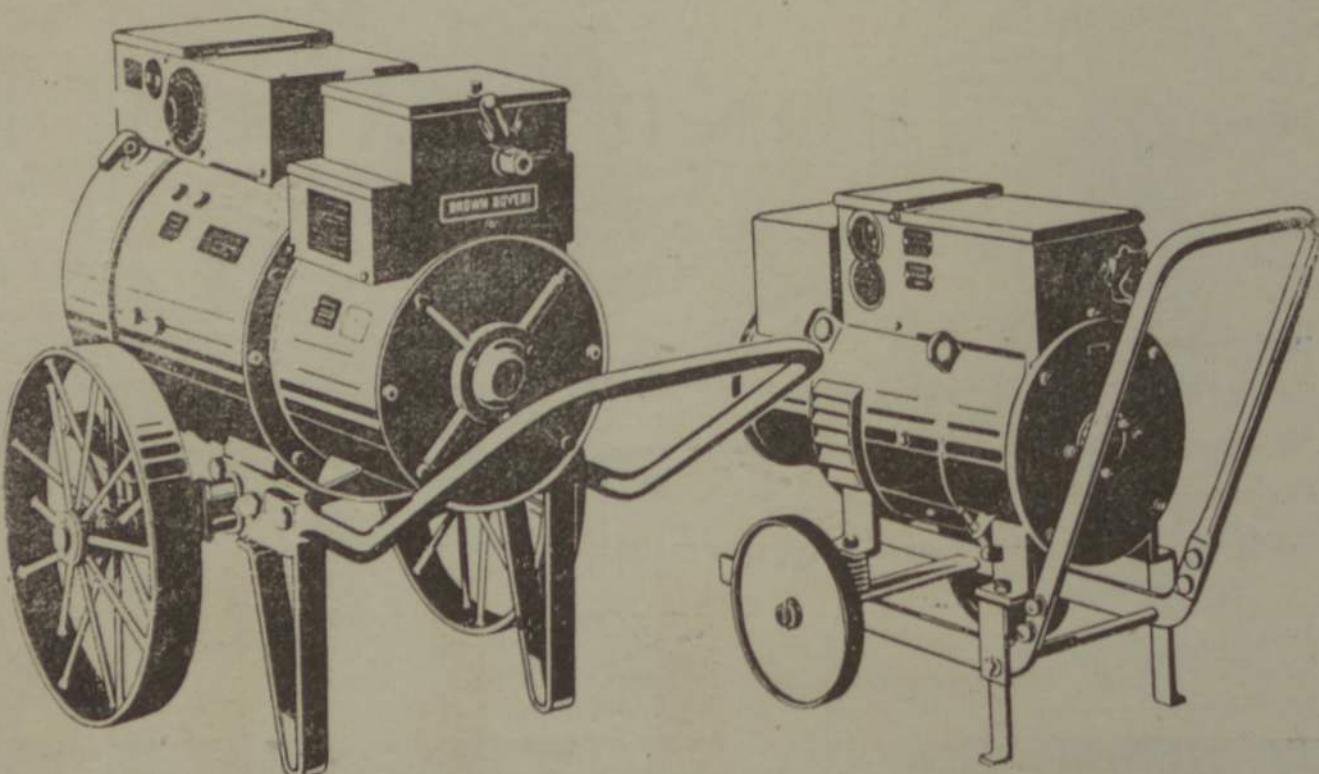
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel 191-2.º—PORTO



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

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

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 toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL
TELEFONE PRÁIA 4

Escritórios—L. DO STEPHENS, 4-5—LISBOA
Telegramas: SNADEK—LISBOA Telefone: 21868

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 26415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.ª 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 ca-
minho 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 este pro-
cesso, não estão sujeitos a serem atacados pela traca

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 29374/78

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

P O R T O

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 Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P BX 20158; Direcção 2752

Premiada nas exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897 e 1934
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos, 1904

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

1337



1 — SETEMBRO — 1943



ANO LIV

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

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

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

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

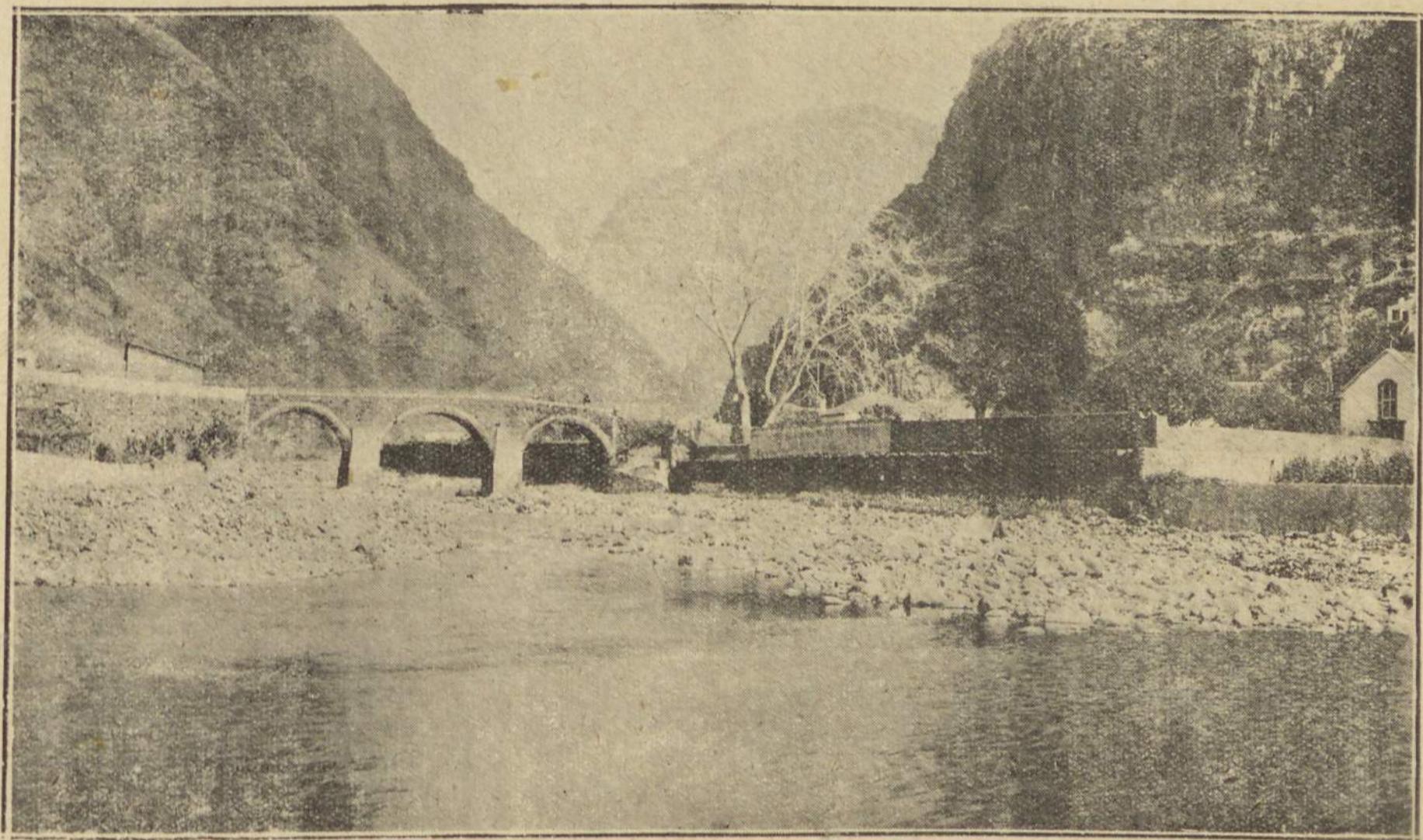
COLABORADORES:

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



—S U M Á R I O—

Ilha da Madeira — Ribeira Brava	419
Os Caminhos de Ferro de Moçambique no ano de 1941, pelo Coronel de Engenharia <i>Alexandre Lopes Galvão</i>	421
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	427
Há 50 anos	429
Companhia do Caminho de Ferro de Amboim	429
Repositório de assuntos referentes a Teatro e a Cinema, por <i>Miguel Coelho</i>	430
O que todos devem saber	431
«Lusitania-Expresso»	431
Viagens e Transportes	431
Caminhos de Ferro Coloniais	431
Publicações recebidas	432



ILHA DA MADEIRA — Ribeira Brava

Os Caminhos de Ferro

de MOÇAMBIQUE

NO ANO DE 1941

Pelo Coronel de Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO

(CONCLUSÃO)

As importações e as exportações

DIRIZ o Relatório, que vimos comentando, que a navegação tem diminuído muito, em virtude do estado de guerra. E a tonelagem de arqueação dos navios tem diminuído em proporção ainda maior. Eis o quadro dos valores respectivos:

ANOS	N.º DE NAVIOS	TONELAGEM DE ARQUEAÇÃO
1939	983	6.001.329
1940	804	4.368.549
1941	707	3.458.189

Em quanto que o número de navios diminuiu de pouco mais de 28 %, em relação a 1939, a tonelagem diminuiu numa percentagem de 42 %. Quere dizer: menor número de navios e navios mais pequenos.

O relatório dá notícia do afundamento

de 30 navios que freqüentavam regularmente o pôrto de Lourenço Marques e desapareceram do pôrto os navios japoneses que nele entravam com freqüência. E os navios frigoríficos ingleses também não foram pelas frutas. Daí uma crise grave para a fruticultura do Transval e do Sul do Save, no nosso território.

O Lloyd brasileiro que havia anunciado carreiras regulares, para o nosso pôrto, também desapareceu, depois de 8 entradas registadas.

O Governo da União Sul Africana, além de proibir as importações de certos países, restringiu também o comércio de artigos de luxo e outros; mas esta restrição em nada, praticamente, afectou o movimento do pôrto, porque não é tráfego que o procure.

O mesmo pelo que diz respeito às bebidas espirituosas como o Whisky e outras.

Pelo pôrto de Lourenço Marques entram, sobretudo, as mercadorias pesadas, como máquinas e outros materiais para as minas, materiais de construção, madeiras para caixotaria, gasolina e óleos, etc. Registou-se também, neste ano, a entrada de grandes quantidades de materiais com destino às indústrias de guerra da União, instaladas, em grande parte, no Transval.

Apesar, porém, de a exploração mineira continuar com o seu ritmo regular, embora um pouco atenuado; e de as indústrias de guerra da União terem tomado formidável incremento, a tonelagem importada por Lourenço Marques para a União decresceu.

Em contraposição aumentou a tonelagem de importação para consumo dentro da Colónia. Em 1940 importaram-se 183.139 toneladas, e em 1941 211.818.

Registe-se porém uma afirmação do Relatório, que parece paradoxal, atendendo ao aumento incessante de valor das mercadorias. Lê-se ali que o valor da mercadoria importada diminuiu. Os números registados não estão, porém, de acordo com a afirmação, pois dizem que o valor da importação aumentou com a tonelagem. O valor foi de 353.104 contos em 1941 e foi de 349.634 em 1940.

As exportações de mercadorias, tanto dos territórios da União como da Colónia, aumentaram neste ano, tanto em volume como em valor.

As principais exportações da União foram de minérios, carvão, cromo, ferro, asbestos, magnesite, concentrados de ouro e corundo. A exportação destes produtos registou cerca de 1.100.00 toneladas contra 732.000 em 1940.

As exportações da própria Colónia também aumentaram em volume e em valor. Em 1940 a exportação foi de 140.000 toneladas e em 1941 foi de 142.000.

Quantidades totais de Tráfego

As mercadorias transportadas pela rede dos caminhos de ferro do Estado, registraram uma tonelagem de 2.242.000 tone-

ladas. Ao tráfego interno da Colónia couberam 437.000 e ao tráfego combinado com a União 1.805.000 toneladas.

Em 1940 a tonelagem total transportada foi de 1.868.000 toneladas: houve, pois, aumento sensível, em relação a este ano.

As linhas da rede da Colónia, com excepção das de Lourenço Marques, continuam a dar um contingente pequeno para a tonelagem total. Assim, a linha de Gaza contribuiu com 8.296 toneladas; a de Inhambane com 77.613; a de Quelimane com 28.031 e a de Moçambique, já com mais de 400 quilómetros em exploração, só com 53.435 toneladas.

Camionagem automóvel do Estado

Em 1941 o caminho de ferro abriu à exploração mais uma carreira de camionagem, ficando o número total de 33 carreiras, cobrindo 3.322 quilómetros.

Além destas carreiras permanentes, realiza ainda o caminho de ferro carreiras acidentais «que vão buscar os produtos onde os há».

No distrito de Moçambique contam-se por 16 as carreiras acidentais que exploram muitas centenas de quilómetros de estradas.

O volume da mercadoria transportada registou 96.246 toneladas e o número de passageiros elevou-se a 239.000. Em relação ao ano anterior houve aumento sensível, quer de passageiros, quer de mercadorias.

Pequenas foram as receitas realizadas, sinal de que não foram muito extensos os trajectos que fizeram, tanto os passageiros como as mercadorias.

As receitas dos passageiros elevaram-se a 3.126 contos e as das mercadorias a 7.677 contos. Total 10.803 contos.

É muito pouco para uma camionagem tão desenvolvida.

Diz o Relatório que o custo do passageiro-quilómetro se elevou a \$11,6 e o da tonelada-quilómetro a 1\$00,3.

A despesa com a camionagem elevou-se a 6.872 contos. Houve assim um saldo positivo de 3.931 contos.

A receita por passageiro-quilómetro foi de \$29,3 e por tonelada-quilómetro 1\$45,7.

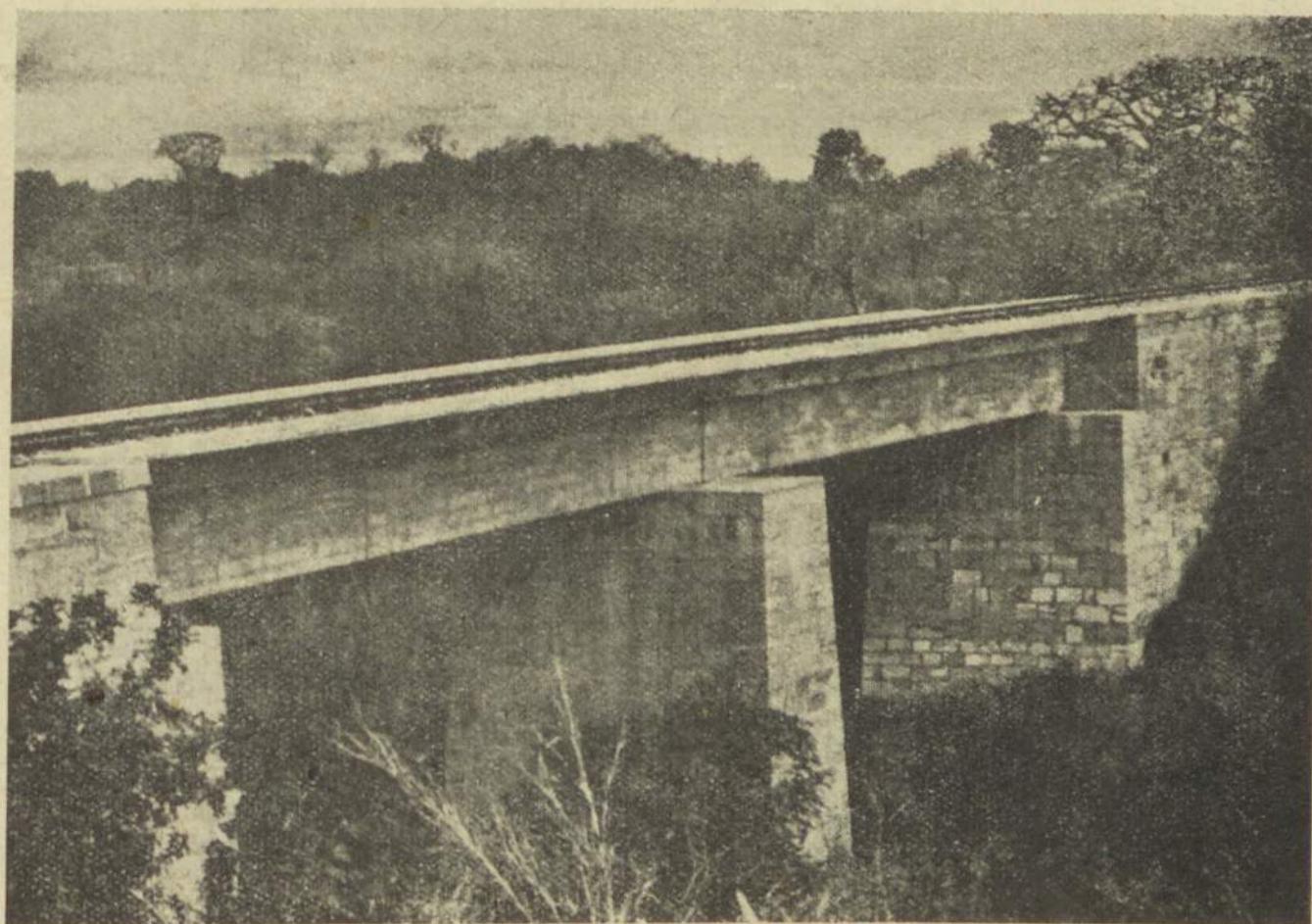
Em relação ao ano anterior houve um aumento sensível de tráfego, que se traduziu num aumento de receita global no valor de 3.878 contos.

Insiste-se no Relatório pela construção da linha Marraquene à Manhiça e no prolongamento do caminho de ferro de Moçambique até Vila Cabral.

ploração do caminho de ferro de Moçambique.

Insistimos, pois, em afirmar que só quando as carreiras de camionagem não podem já dar vasão ao tráfego de determinada região é que se passa à construção da linha férrea para ela.

Foi esta, de resto, a conclusão do Congresso Colonial Internacional de Paris e é esta a doutrina que se deve seguir, enquanto coisa melhor se não inventa.



CAMINHO DE FERRO DE TETE — Ponte de 25 metros ao quilómetro 8,075

Tanto um como outro trajecto são já servidos por carreiras de camionagem.

As receitas arrecadadas por esta e que aí ficam indicadas, mostram bem que estamos muito longe ainda da saturação do transporte por estrada, e que, portanto, os trajectos devem continuar a ser feitos por meio da camionagem.

A carreira Marraquene Manhiça mede 46 quilómetros; a carreira que vai a Vila Cabral é explorada numa extensão de 417 quilómetros.

Ora a exploração de 463 quilómetros de via férrea, por mais economia que se fizesse, não poderia custar menos de 6 a 7 mil contos, a ajuizar pelas despesas com a ex-

O capital invertido na camionagem anda por 10.680 contos. Os 463 quilómetros de caminho de ferro não custariam menos de 300.00 contos. E, assim, toda a receita arrecadada com a camionagem não chegaria para pagar 1 % ao capital do primeiro estabelecimento!

As novas construções

Estavam em construção no ano de 1941 o caminho de ferro de Tete e o caminho de ferro de Moçambique. Ao todo gastaram-se durante o ano, nestes dois caminhos de ferro, 32.600 contos. O caminho de ferro de Tete vai já para além do quilómetro 51; o

de Moçambique atingiu o quilómetro 456 (Mutuali) e as terraplenagens estendiam-se até às margens do rio Lúrio, terminus do caminho de ferro, na fase actual.

Os estudos do caminho de ferro de Tete foram levados até ao quilómetro 307 (cêrca 100 quilómetros mais). Estudou-se também o ramal da Angonia, a região mais rica e mais prometedora de toda a Colónia. O estudo do traçado d'este ramal vai já ao quilómetro 127, estando feitos os trabalhos de gabinete numa extensão de 70 quilómetros.

Os progressos da aviação comercial

Durante o ano de 1941 sómente se exploraram as linhas internas da Colónia. As carreiras para Germiston cessaram. A carreira de Tete foi levada até Mocimboa da Praia, a povoação mais importante do extremo norte de Moçambique.

Ao longo da costa mantiveram-se em exploração duas carreiras. Os aeródromos intermédios são Inhambane, Beira, Quelimane, Lumbo e Pôrto Amélia.

A extensão das linhas aéreas em exploração elevou-se a 2.994 quilómetros. Os aviões fizeram 797.157 quilómetros, percorridos em 3.783 horas de vôo, o que dá uma velocidade média de 210 quilómetros.

O número de passageiros transportados foi de 2.646, havendo um aumento de 421 em relação ao ano anterior. As malas de correio transportadas perfizeram um peso de 4.815 quilos.

As receitas elevaram-se a 2.932 contos e as despesas a 5.973 contos. Além desta receita e desta despesa, houve ainda a dos aviões fretados, elevando-se a receita a 93 contos e a despesa a 92 contos e a dos vôos de turismo, que renderam 2.400\$00 e fizeram a despesa de 4.911\$00.

Verifica-se assim que a aviação dá ainda um grande prejuízo à administração; mas ela trás tantas vantagens e é de tão grande utilidade para o progresso da Colónia, que não se devem regatear verbas para a sua melhoria incessante.

A aviação, com efeito, abriu novos horizontes ao progresso de Moçambique. Não é ainda grande o material de que a aviação

dispõe. Ao todo tem 15 aviões, sendo 6 da marca Dragon Rapid, 3 Junkers, 3 Lockheed e 2 Honet Moth.

O serviço das auto-motoras

Na rede ferroviária de Moçambique andam em circulação automotoras nas linhas de Lourenço Marques, de Quelimane e de Moçambique.

As automotoras mais generalizadas são as Michelinas que circulam nas três linhas. Em Lourenço Marques há também as automotoras Hudson.

O relatório dá conta das despesas feitas com elas, em gasolina, óleos lubrificantes, pneus e câmaras de ar.

O número de automotoras-quilómetros elevou-se a 184.753, muito menos do que nos anos anteriores, talvez por falta de câmaras de ar e de pneus. O relatório é omisso a esse respeito.

E quando faz a comparação entre o custo quilométrico dos comboios e das automotoras apresenta números contraditórios, que não sabemos se poderão ser levados à conta de simples erros tipográficos.

Com efeito lê-se a pág. 176 que o custo do trem quilométrico em Lourenço Marques é computado em 10\$00 e o custo de automotora-quilómetro é de 2\$58. E assim conclui: «Por aqui se vê a economia que adveio para a exploração no emprêgo das automotoras».

Mas, logo a seguir, diz-se que a despesa de arrasto de um comboio formado com uma locomotiva, um fourgon e uma carroagem mixta, com a capacidade de 45 lugares, conjuntamente com a despesa de conservação e de reparação é de 3\$23, em comparação com 6\$10 da automotora, incluindo a despesa do movimento. Legítimo seria concluir d'aqui que é preferível explorar as linhas com comboios assim formados, em vez de empregar as automotoras. Será assim?

Os serviços de portagem mantidos pelos caminhos de ferro

Nos rios atravessados pelas estradas onde está montado o serviço de camio-

nagem, mantem a administração dos caminhos de ferro, material destinado a uma rápida e segura travessia dos mesmos.

O número de portagens existentes em 1941 era de 10 e as receitas arrecadadas nelas elevou-se a cerca de 450 contos.

Em tôdas as portagens se faz o registo dos veículos que passam, bem como o dos passageiros e o dos volumes que transportam. O número de carros de turismo registrados neste ano elevou-se a mais de 7.000. As camionetas e os camions foram em menor número.

A quantidade de passageiros foi de cerca de 100.000.

E o número de volumes transportados não foi muito menor.

Povoações comerciais

Como é sabido de todos os que andam por África, ou que pelos problemas de África se interessam, ao longo do caminho de ferro de Benguela têm-se criado dezenas de povoações de habitantes europeus, povoações que têm atingido um certo grau de desenvolvimento.

Pena é que ainda não tivesse sido sugerido a quem de direito que, à semelhança do que o ilustre Ministro das Obras Públicas fêz com as povoações ao longo da linha de Cascais, que as subordinou a um *Gabinete do plano de Urbanização da Costa do Sol*, criasse um Gabinete, Brigada ou Missão do *plano de Urbanização das povoações europeias ao longo do Caminho de Ferro de Benguela*.

Este Gabinete, ou Brigada, ou Missão, teria o encargo de elaborar rapidamente o plano de urbanização de tôdas as povoações existentes, ou das povoações a criar, e nenhuma casa poderia, de futuro, ser construída em qualquer povoação, sem licença expressa dêsse organismo.

Ao longo do caminho de ferro de Benguela nota-se a mesma desordem que reinava ao longo da Costa do Sol. Cada um constroi como e onde quere.

Agora não é assim na Costa do Sol: agora tudo é subordinado a planos previamente aprovados pelo Ministro.

O Gabinete do plano de urbanização da Costa do Sol está fazendo uma obra superior a todo o elogio.

Faça-se o mesmo em Benguela, e no caminho de ferro de Ambaca.

E faça-se o mesmo em Moçambique, onde o Director dos Caminhos de Ferro se vem esforçando por criar povoações comerciais ao longo das linhas que administra.

Lê-se no Relatório que foi pedida superiormente a criação de povoações junto às estações de Ribaué, de Malema de Iapala e de Mutarara.

Crie Sua Ex.^a, à sombra da Autonomia de que tão inteligentemente tem sabido usar, um gabinete de estudos de Urbanização em tôda a parte onde se esboce a tentativa da criação de uma povoação.

É de presumir que tôdas as Estações ferroviárias venham a ser centros de atracção de Colonização europeia.

Faça pois a Administração planos de urbanização de povoações a criar próximo de tôdas elas.

É uma obra altamente meritória.

E que o sr. Director dos caminhos de ferro é capaz de fazer obra de geito, prova-o a vila de Nampula, de que Sua Ex.^a foi o constructor.

Se não fôsse o caminho de ferro, com as suas numerosas construções, obedecendo já a um plano definido, Nampula ainda hoje não seria nada, ou quási, ou seria... um aborto.

Notas relativas ao ano de 1942

Ao terminarmos as considerações que aí ficam àcerca dos caminhos de ferro de Moçambique no ano de 1941, chega-nos às mãos um jornal inglês donde podemos respeitar os seguintes numeros relativos ao ano de 1942.

As receitas do tráfego somaram 1.183.991 libras. Em 1941 haviam sido de 1.265.088. Houve pois uma diminuição de receita, embora a tonelagem transportada fôsse bem maior.

O excesso das receitas sobre as despesas de exploração foi de 465.062 libras, contra

559. 889 libras no ano anterior. Os lucros líquidos foram pois também menores.

Vejâmos as tonelagens transportadas. Estas elevaram-se a 2.368.792, só nos caminhos de ferro de Lourenço Marques contra 2.242.000 em 1941. Esta tonelagem decompõe-se assim: carga geral, 336.142 toneladas; minérios (com exceção de carvão) 531.600 toneladas; carvão 1.147.969 toneladas.

Como se vê dêstes numeros, é o tráfego de carvão que mais avoluma, e este tráfego não dá receita líquida ao caminho de ferro. É tráfego extremamente pobre a que se aplica, como desde sempre, uma tarifa mínima, tendo em atenção que os vagons que do Transval iam para Lourenço Marques seguiam vazios, quando o tráfego do carvão começou. E então... tudo era ganho.

Hoje fazem-se combóios e combóios de material vazio para o Transval, material que vai às minas de Middelburg e de Witbank carregar carvão e a outras minas carregar outros minerais. Tudo neste mundo muda... E o belo porto de Lourenço Marques, que gosa de justa fama de ser um porto limpo, está transformado

num porto carvoeiro, onde a proverbial limpeza se mantém com dificuldade.

A terminar

Possivelmente nada mais dirá a *Gazeta*, por este ano, àcerca do sistema de transportes de Moçambique no ano de 1941. E por isso de justiça é, antes de terminar, endereçar palavras de merecido elogio ao ilustre Director Geral de Transportes, sr. engenheiro Pinto Teixeira, que com tão elevado critério os está dirigindo.

É o major Pinto Teixeira com os seus auxiliares, a quem ele não regateia palavras de elogio, que dirige todo o sistema: caminhos de ferro, portos, camionagem e aviação, pondo e dispondo, de tudo com inteira liberdade e com superior critério e melhor visão, dentro da autonomia que em tão boa hora lhe foi concedida e felizmente tem sido mantida.

É bem, dentro dos caminhos de ferro, um segundo Albers, engenheiro que na história do caminhos de ferros de Lourenço Marques não deve ser esquecido.

Que assim continue para bem da Colónia.



A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LXXX

«D. N. B.», em comunicado do Grande Quartel General do Führer, diz que fôrças navais alemãs atacaram, com a sua artilharia, posições inimigas, na frente do Mins. As granadas atingiram os alvos e danificaram um combóio blindado.

— «R. R.» diz, em telegrama de Estocolmo, que entre as cartas publicadas pelo jornal «Times», a propósito do bombardeamento de Roma, encontra-se a de Madame Silvia Sprigg, que o condenou abertamente, afirmando que a interrupção das comunicações ferroviárias entre o norte e o sul da Itália poderia ser provocada entre Roma e Nápoles, sem qualquer necessidade de se bombardear a Cidade Eterna.

— «E. T.», diz nos seus comunicados que bombardeiros atingiram as docas e comunicações ferroviárias de Nápoles.

O comunicado do Cairo diz que bombardeiros pesados atacaram Sam Giovani, situada na ponta da Itália. Os desvios ferroviários foram bastante atingidos.

O comunicado de Londres diz que as comunicações italianas no Epiro são constantemente atacadas e os combóios italianos entre Valona e Janina são escoltados por «tanks» e aviões de reconhecimento. A-pesar da forte protecção, recentemente, um combóio motorizado, que seguia de Santi-Quaranta para Janina, foi atacado, num ponto entre Delvino e Muzini, tendo morrido 9 italianos. Como represália foram fuzilados 9 refens gregos da aldeia de Gardikaki.

No Norte do Epiro os italianos têm estado a fortificar a costa desde Santi-Quaranta e Vuthroto até Himarra. Um combóio, formado por 45 vagões, carregados de gazolina e munições, rebocado por duas locomotivas, foi apanhado quando, de noite, atravessava a ponte, que foi pelos ares, no momento em que o combóio passava. Dez vagões caíram antes do combóio poder parar. Depois as guerrilhas dispararam espingardas anti-«tanks» contra as caldeiras das duas locomotivas. A ponte ficou demolida e calcula-se que por muitos dias não possam ali passar combóios.

É ainda a mesma Agência que em telegrama de Londres diz que, por notícias recebidas nos meios iugoslavos, um grande trôço de via férrea entre Zagreb e Belgrado, perto das estações de Plescenice e Lekenice, foi destruído por patriotas iugoslavos. Um combóio militar alemão foi descarrilado e a máquina e vinte vagões ficaram destruídos. Os alemães levarão muito tempo a reparar a linha, que passa numa região rochosa e cheia de perigos.

— «Rádio Roma», em telegrama de Lourenço Marques, diz que desde 12 de Agosto a circulação de combóios na África do Sul foi sensivelmente reduzida, em virtude da falta de carvão.

— O correspondente especial da Agência Reuter informa que os «raids» contra os entroncamentos ferroviários na Itália quase fecharam o gargalo da garrafa para o Sul. As últimas fotografias, tiradas em reconhecimentos, mostram que o grande entroncamento ferroviário de Bolonha, ao Norte, está paralisado, com as vias bloqueadas por crateras. Não passou nenhum combóio pelos centros de distribuição, em Roma, desde que êles foram destruídos pelo «Raid» aéreo. Em Foggia, no Sul da Itália, foram cortadas as principais linhas ferroviárias. Anteriormente, era possível contornar Nápoles, passando por Foggia. Os terminus de linha, em Messina e San Giovanni, foram postos fora de acção, pelo grande bombardeamento aéreo, iniciado antes da campanha da Sicília.

— Telegrama de Genebra, transmitido pela «E. T.» informa que em 7 de Agosto um grupo de franceses removeu as linhas férreas no túnel de



Dois vagões de mercadorias capturados aos russos, são puxados por um LKW pesado alemão sobre vias férreas



Tropas inglesas fazendo um embarque de material, em caminho de ferro

Paradis, na via entre Bellegarde e Culoz, perto da fronteira. Um combóio de muitos vagões, carregado de matérias para os alemães e puxado por duas locomotivas, descarrilou e voltou-se no túnel pelo que paralisou o tráfego. A circulação, que se fazia ao longo do viaduto de Longeray, reaberto a semana passada, após a sua destruição, pelos franceses, em 1940, foi também suspensa. Os alemães costumavam fazer circular dez combóios diários por esta linha.

— «E. T.», diz em telegrama de Londres que os aviões Mosquito, do Serviço de Bombardeamentos, atacaram objectivos industriais do Ruhr e na Renânia. Outros aviões britânicos colocaram minas em águas inimigas. Aparelhos, do Comando de caças, em patrulhas rápidas, atacaram objectivos ferroviários da França e da Holanda. Não regressou um dos nossos bombardeiros.

Notícias de outra origem dizem que, a seguir aos ataques realizados contra os transportes em França e nos Países Baixos, aviões nocturnos de incursão, do Comando de caças, continuaram o trabalho, sem terem sofrido perdas. Ficaram avariadas, pelo menos nove locomotivas, incluindo uma a poucos quilómetros de París. Um piloto belga atingiu directamente, com bombas, a ponte de caminho de ferro de Grammont, na Bélgica.

— Telegrama de Argel diz que a Rádio em emissão americana diz que uma importante formação de bombardeiros pesados e médios da aviação do Noroeste africano atacou os desvios de manobra e entroncamentos ferroviários de Roma. Os objectivos do «raid», efectuado por aviadores americanos, foram visar o entroncamento de Littorio e San Lorenzo.

A primeira vaga de bombardeiros chegou a sobrevoar a estação de San Lorenzo e a de Littorio um pouco depois. O ataque foi realizado por bombardeiros pesados e médios do Comando da Aviação do Noroeste de África. O comunicado anunciando o ataque declarou ter sido feito por «importantes formações». O «raid» interior a Roma

realizou-se em 19 de Julho e foram, então, lançadas mais de 1 100 toneladas de bombas por mais de 500 bombardeiros. Neste segundo ataque a estação de San Lorenzo foi fortemente danificada e inutilizada, ao menos temporariamente. A estação de Littorio foi atingida pelo menos cinqüenta vezes. Os italianos esforçaram-se por tornar utilizáveis, de novo, essas estações.

— «E. T.», informa, em comunicado do Q. G. A. N. A. que na Itália bombardeiros médios atacaram instalações ferroviárias em Sapre e Sibari. Foi destruída uma considerável quantidade de material rolante e provocados grandes incêndios. Caças-bombardeiros realizaram, igualmente, ataques às comunicações ferroviárias na Itália meridional. De dia, e de noite foram destruídos dois aviões inimigos. Não regressaram à base cinco dos nossos. Na noite passada, os nossos bombardeiros nocturnos atacaram o entreposto de mercadorias de Viterbo, na Itália central. Explodiram numerosas bombas na área do objectivo e deflagraram incêndios. Foram igualmente efectuados ataques à base de hidroviões do lago Graciano e comunicações ferroviária ao Sul de Roma.

— De La Valetta, informa a mesma Agência, aviões Mosquitos sobrevoaram os arredores de Nápoles, atacando combóios. O entroncamento ferroviário próximo de Bória, no Sul da Itália, foi também bombardeado pela aviação aliada e unidades de superfície atacaram vários objectivos, nas proximidades de Ponta Alícia. Mosquitos que sobrevoaram o extremo Sul da Itália visaram parques de material circulante ferroviário, a Leste do entroncamento de Nardo, e em Casarano. Dois combóios, que se encontravam na estação de Costignano foram repetidas vezes bombardeados. Foi também atacado, a tiros de canhão e a rajadas de metralhadora, um combóio de mercadorias na estação de Majilo. Bombardeiros ligeiros do Comando Tático da aviação, com base na ilha de Malta, sobrevoaram o extremo Sul da Itália.

— Telegramas do Cairo dizem que aviões Liberators e Halifax, da R. A. F. bombardearam instalações ferroviárias e estações de desvios e o terminal do «ferry-boat» em San Giovanni, no extremo Sul da Itália.

— A Agência «D. N. B.», em telegrama de Berlim, diz que unidades alemãs e croatas alcançaram novos êxitos, na luta contra os bandos, que infestam a Bósnia meridional. A-pesar das dificuldades resultantes do calor sufocante, as formações germano-croatas ocuparam todas as linhas ferreas, as estradas e pontos importantes das regiões que andavam a limpar. Avançando, não sem grandes dificuldades, na região montanhosa, quase impenetrável, cercaram grupos isolados, que se defenderam desesperadamente antes de cair em poder das suas tropas.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Setembro de 1893)

O cabo dos Açores

Está finalmente realizada a longa e justissima aspiração dos povos açorianos. O cabo submarino ligando aquelle archipelago ao continente europeu e, por elle, a todo o resto do mundo, foi inaugurado no dia 27.

Não é uma convenção dizer-se que aquella reunião de ilhas renasceu para o mundo civilizado, do convívio do qual estava sequestrada por um isolamento de relações apenas cortado pelas que se estabeleciam pelos vapores que faziam serviço para aquelles portos.

As sociedades modernas teem exigencias que a sciencia lhes impõe, e um povo separado em meio do Oceano, sem modo de comunicar com os grandes continentes com a frequencia e rapidez que o seu viver regular exige, tem forçosamente que manter-se n'um atraso de civilisação a que o generoso esforço dos seus habitantes, as mais nobres aspirações do seu espirito, o mais energico desejo de progredir no seu commercio, não podem dar remedio.

Por muito tempo foi reclamado este grande melhoramento, e reclamado não só pelos Açores, como pela metrópole, e pedido com instancia não só pelos que ali se viam isolados, como pelos que de cá desejavam comunicações com esses povos irmãos.

O estabelecimento do cabo telegraphico era, porém, uma dificuldade, porque as forças do thesouro publico não podiam arcar com as despesas d'essa obra.

As circumstancias, porém, mudaram, felizmente, e a competencia entre duas companhias estrangeiras, uma francesa e uma ingleza, vieram, ao mesmo tempo que decidir o assumpto, crear outra dificuldade nova que ainda atrazou uns mezes a realização d'este melhoramento.

Feito o contracto com a companhia francesa, esta não poude cumpril-o, porque a camara d'aquelle paiz entendeu não dever dar á companhia os meios de levar a empresa á realização dos seus projectos.

Declarado, pois, abandonado o terreno e o deposito, a companhia inglesa não se demorou em obter a concessão, e menos ainda em concluir o trabalho.

O seu ultimo acto realizou-se em 27 d'Agosto; n'esse dia Portugal fallava com os seus irmãos açorianos, e elles respondiam alegres e felizes por comprehenderem bem a importancia que para o archipelago tem este facto.

Naquella fita de papel que o aparelho desenrolava á nossa vista, prolongando o traço irregular da linguagem telegraphica, n'aquelles riscos que se agitavam febrilmente, traçadas pelo delgado tubo de vidro, havia lagrimas e sorrisos; palpava ali o coração de todo esse povo que desabrochava para as conquistas do progresso, e se a impassibilidade do cabo mergulhado no mar, podesse ser substituida pelos braços dos que, pela primeira vez, se correspondiam através do Oceano, havia de ver-se que os dedos se partiriam ao embate uns nos outros, tal era a aancia com que mutuamente desejavam tocar-se.

A felicitação, pois, que enviámos, nós, a imprensa de Lisboa, ao nosso velho collega de S. Miguel, *O Açoriano*

ASSEMBLEAS GERAIS

Companhia do Caminho de Ferro de Amboim

Reuniu-se no dia 18, pelas 15 horas, a assemblea geral da Companhia do Caminho de Ferro do Amboim, para discussão do relatório e contas da direcção e parecer do conselho fiscal, relativo ao exercício findo em 31 de Dezembro de 1942.

Presidiu o sr. dr. Serafim Augusto da Silva Garcia, secretariado pelos srs. Raúl Carinhas e Lino Teixeira.

Antes da ordem dos trabalhos, foi deliberado exarar na acta votos de agradecimento à Companhia Geral de Angola, pela sua colaboração e assistência e à boa vontade e zelo de que deu provas todo o pessoal da Companhia e louvores ao Conselho de Administração.

Em seguida, usou da palavra o sr. dr. Serafim Augusto da Silva Garcia, dizendo que, apesar de continuarem as dificuldades provenientes da guerra mundial, entrou já em serviço o material volante (novas locomotivas e vagões recentemente adquiridos, e que continuavam os trabalhos de modificação da linha, tendo sido aberta a exploração de três variantes. Continuando, acrescentou que se deram por concluídos diversos edifícios nos recintos da estação terminus da Gabela, e que prosseguem ainda outros trabalhos de construções já iniciadas.

Depois, foram postos à apreciação o relatório e as contas, que foram aprovadas por unanimidade.

Oriental tinha, talvez, o sabor de um pouco de confessável egoísmo, porque ao saudarmos os povos do archipelago que se ligavam a nós, sentíamos, nós próprios, não menos prazer por os vermos a nós ligados.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, convidada pelo sr. ministro das obras publicas, como todos os jornaes de Lisboa, a fazer-se representar n'aquelle acto, associou-se, pois, de todo o coração, ao seguinte telegramma, enviado áquelle nosso collega, e escrito na propria hora em que o cabo principiava a funcionar:

Ao *Açoriano Oriental*, Ponta Delgada. — A imprensa de Lisboa, reunida n'este dia, de tão grande solemnidade, saúda o decano dos periodicos portuguezes, e pede que seja o interprete da sua fraternal e carinhosa saudação para com todos os collegas da imprensa do archipelago açoriano, fazendo votos pelas prosperidades da patria.

Diario de Noticias, *Diario Popular*, *Jornal do Commercio*, *Seculo*, *Correio da Noite*, *Correio da Manhã*, *Nação*, *Reporter*, *Vanguarda*, *Folha do Povo*, *Novidades*, *Tarde*, *Commercio de Portugal*, *Zoophylo*, *Portugal*, *Madeira e Açores*, *Occidente*, *Tempo*, *Diario Illustrado*, *Correio Jurídico*, *Correio Medico*, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, *Antonio Maria*, e *Economista*.

REPOSITÓRIO

de assuntos referentes
a TEATRO e a CINEMA

Por MIGUEL COELHO

Considerações

(Continuação do número anterior)

Os artistas de declamação ganham menos, muito menos do que os de revista, o que não é admissível.

O artista de revista, nada dispende. Todo o guarda roupa é da emprêsa, excepto alguns vestuários dos «companhias», que, ou os possuem, o que sucede quase sempre, ou os pedem emprestados ou os compram por quantias insignificantes. Além disso a responsabilidade do artista de revista é nula ou quase nula.

Responsabilidade grande, muito grande mesmo, é o trabalho dessas coristas, agora «girls» em que basta que uma faça uma coisa errada para que o conjunto fique estragado. E quanto ganham essas modestas obreiras do teatro? São umas sacrificadas, que também têm direito a viver e a comer, como a primeira actriz. Só o constante subir e descer escadas, o vai-vem dos camarins para o palco e vice-versa, quanto não fatiga, mudando constantemente de vestuário e arriscando-se a apanhar, no inverno, uma pneumonia, visto não haver aquecimento?

O artista do género declamado, quer seja senhora ou homem, tem o guarda roupa todo à sua custa. E se é certo que há fatos que se podem aproveitar de umas peças para as outras, outros há que não se podem transformar, porque dão muito nas vistas.

Todos sabem quanto custa um fato de homem. Todos sabem ou avaliam o dinheirão que se paga por um vestuário de senhora.

As responsabilidades dos artistas de declamação são grandes. Se entra ou sai fora de tempo, se não acode à «deixa»; se se engana numa passagem ou numa tirada; tudo isto é suficiente para prejudicar o ritmo e interesse da peça e escandalhar a reputação do artista, feita muitas vezes durante largos anos e à custa de muito trabalho. E o público não perdoa.

Na revista há artistas que se ausentam do palco sem que a rubrica o mande, unicamente para se não massarem a

contracenar em silêncio ou porque o não sabem fazer. Isto de contracenar em silêncio é dificílimo e só para mestres.

Metem-se esses artistas com os espectadores, aumentam o que devem dizer, colaborando assim com os autores e muitas vezes estropeando o que esses autores escreveram.

Isto, que é já um hábito e que acho intolerável numa revista, é inadmissível no teatro declamado.

Depois disto, confrontem os leitores, e digam-me se há razão para que os artistas de revista ganhem mais do que os de declamação?

E se é certo que os preços dos lugares do teatro declamado são um pouco caros, considero exagerados os de revista, onde há sempre duas sessões. E para quê? Além dos artistas ficarem fatigados, vemos um espectáculo de uma hora, representado à pressa, sendo o tempo na maior parte das vezes preenchido pelos intervalos que, às vezes, são maiores do que os actos.

Além disso, antigamente, os «fauteils de orquestra» ocupavam duas filas. Presentemente metade da plateia é formada por lugares chamados «poltronas» e que servem para a gente se recostar e quantas vezes para dormir sociegadamente, embalado ao som da música, quando a há.

Outros teatros há que não têm poltronas, mas, sim, cadeiras onde uma pessoa fica mal sentada, incomodando o vizinho do lado e sendo por este incomodado.

Se acrescentarmos ao preço dos lugares, o transporte de uma família, fica uma noite de teatro por um salário de dois ou três dias, arriscando-se ainda a apanhar uma pneumonia quando espera para entrar para as segundas sessões.

Em compensação, com o dinheiro que gasta no teatro vai umas três vezes ao cinema. Além da modicidade dos preços, está em lugares confortáveis e delicia-se com boa música (não falo nos fadinhos) e distrai a vista com fitas panorâmicas ou então vendo representar com arte. E note-se, há pessoas que aguardam que as fitas vão para cinemas onde os preços são ainda mais acessíveis.

Todos têm culpas no cartório, à excepção do público que paga sempre e é o eterno sacrificado.

Há tempos, entrevistei para um jornal da tarde uma das

OLIMPIA CLUB

ESPECTÁCULOS SEIS MARAVILHOSAS
FAMOSOS COM ATRACÇÕES
INTERNACIONAIS, do que fazem parte

Diamantes Rubios

cantores e bailarinos

Izabel Otero e Julio Esparza

os reis do baile espanhol

Lilith

bailarina internacional

Angelita Hernandes e Greta Sol

formosas artistas

E a grande orquestra ABEL RESENDE

USAR O CALÇADO DA AFAMADA MARCA



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

Á venda Sapataria CRISTAL — Rua do Amparo, 22

» ROYAL — Rua da Graça, 112
» LONDRINA — Rua Arco Marquês Alegrete, 51
» E D E N — » » » 37
» N I C E — » » » 34

Telefones 2 8775 — 4 7958 — 2 7829

nossas mais categorizadas e distintas actrizes, acumulando as funções de emprezária, que me disse que o maior inimigo do teatro era a «Telefonia».

Ora a telefonia pode evitar que uma pessoa saia de casa numa noite tempestuosa mas, não evita que uma pessoa, que goste de teatro, saia e vá a êsse teatro.

O inimigo do teatro é o próprio teatro.

Se os preços dos teatros rivalisarem com os do cinema, estou plenamente convencido de que as pessoas que gostam de teatro vão ao teatro, que é palpável e tem vida.

Há também uma coisa para onde os srs. emprezários têm de olhar: não andarem a tirar artistas de uma companhia para outra, evitando assim que se «escangalhem» os conjuntos.

Antigamente cada teatro tinha o seu género e os artistas estavam anos e anos seguidos a trabalharem nesses teatros, e sempre no mesmo género.

Se atenderem a isto o teatro reviverá e com mais calor, sem medo ao «papão» cinema e ao «papão» T. S. F.

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN 15,30 e 21,30 — «O México em festa».
OLÍMPIA — 14,45 e 20,45 «O milhão desaparecido».
COLISEU — 21,30 — Filmes variados.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

O que todos devem saber

Moedas retiradas da circulação

Foi concedido um novo prazo de noventa dias para a venda das moedas retiradas da circulação, nos termos do artigo 2.º do decreto-lei n.º 32.087, de 15 de Junho de 1942. A venda pode ser efectuada nas condições indicadas nesse diploma à Comissão Reguladora do Comércio de Metais ou, directamente, à Casa da Moeda e suas dependências.

Correspondências para o Oriente

Informam os Serviços Centrais da Cruz Vermelha Portuguesa que qualquer pessoa que deseje enviar correspondências para o Oriente, por intermédio da missão de Lourenço Marques, deverá dirigir-se à sua secretaria geral, na Praça do Comércio, em qualquer dia útil, das 11 às 17, a partir de quarta-feira, a fim de preencher os boletins de mensagens, única forma autorizada de poder conseguir que essas correspondências sigam o seu destino.

LUSITANIA-EXPRESSO

Por motivo da mudança da hora em Portugal desde sábado passado que o comboio de luxo «Lusitania-Expresso» sai de Madrid às 20,50, hora espanhola.

Viagens e Transportes

Novos horários:

A partir de hoje e enquanto a Espanha mantiver uma hora de avanço em relação a Portugal são feitas as seguintes alterações do horário:

Linhos do Norte, Leste e Ramal de Cáceres: Mercadorias n.º 2.023, partindo do Setil, às 15 e 55, e chegada a Torres Novas, às 20 e 16; Lusitania-Expresso, partida de Lisboa-Rossio, às 18 e 20; mixto n.º 142, partida de Valência de Alcântara, às 21 e 20, chegada à Torre das Vargens, às 1 e 26; mercadorias n.º 2.122, partida da Torre das Vargens, às 15 e 44, chegada ao Entroncamento, às 20 e 3.

Linha da Beira Baixa: mercadorias n.º 2.167, partida da Barquinha, às 18 e 49, chegada a Castelo Branco, às 7 e 36.

Tranvias entre Lisboa e Azambuja: n.º 1.419, em substituição do n.º 1.417, partida do Rossio, às 17 e 38, chegada a Vila Franca de Xira, às 19 e 9; n.º 7, partida do Rossio, às 18 e 27, chegada a Sacavém, às 19 e 11.

Serviço combinado entre Vila Real de Santo António e Ayamonte, Huelva e Sevilha

Foi anunciada a supressão do serviço de camionagem, que actualmente estava suspenso, entre Vila Real de Santo António e Ayamonte, Huelva e Sevilha, combinado com a Empreza Automobilista Internacional, devendo, portanto, considerar-se anulada a tarifa internacional n.º 201 — Grande velocidade, actualmente suspensa.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Pelo governo geral de Angola foi aprovado e posto em vigor o Regulamento Geral da Administração do Património, sua fiscalização superior e contabilidade da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Angola.

N. Costa Galvão
COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES — COMÉRCIO GERAL
Aceita representações, cobranças e vendas à comissão
76, Rua da Alegria — LISBOA

Publicações recebidas

O ensino elementar de minas em Portugal — pelo Eng.º Mendes da Costa — Porto

O sr. Eng.º Mendes da Costa, sócio efectivo da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses e ilustre professor de Minas no Instituto I. e C. do Porto, apresentou ao 1.º Congresso Nacional de Engenharia uma memória sobre «O ensino elementar de minas em Portugal», lida no Instituto Superior Técnico, na sessão da classe de minas, em 10 de Junho de 1931. Essa memória acaba de ser publicada em fascículo.

Lemos com verdadeiro interesse essas páginas, em que o autor se ocupa da classe dos capatazes e da necessidade que há em abrir escolas para êsses auxiliares dos engenheiros.

Ao sr. Eng. Mendes da Costa agradecemos o exemplar oferecido a esta Redacção.

Onde fazer a cura de águas? — pelo médico hidrologista Dr. Ascenção Contreiras — Edição Turismo — Lisboa

Numa edição modesta, mas interessante, de leitura e preço acessível a toda a gente, o ilustre médico hidrologista Dr. Ascenção Contreiras, que conhece bem as virtudes terapêuticas das nossas águas minerais, dá-nos uma relação das nossas principais termas e aconselha para cada doença a água própria.

O livrinho lê-se com agrado, com curiosidade e até com interesse turístico, pois que a cura de águas e o prazer das viagens são dois elementos sem os quais a indústria do turismo não pode passar. Depois, lida a última página, ficamos com a impressão agradável de que Portugal é um rico manancial de águas, com as quais todas as doenças, que atormentam os homens, se podem curar.

Com a publicação desse opúsculo, ilustrado

com inúmeras gravuras, o sr. Dr. Ascenção Contreiras presta um alto serviço ao país.

«O Trabalho feminino» — por Leite de Sampaio — Portalegre — 1943

O ilustre presidente da Câmara Municipal de Portalegre, sr. Dr. Afonso José Leite de Sampaio, é um novo de talento, portador de uma larga cultura. Alguns dos principais problemas sociais que preocupam e apaixonam não só os políticos mas também os intelectuais, são-lhe familiares e queridos. Na direcção do seu magnífico semanário — «Correio de Portalegre», ao qual a cultura portuguesa deve assinalados serviços, o Dr. Leite de Sampaio ventilou e analisou alguns desses problemas.

Um deles, principalmente, mereceu a sua atenção: «O Trabalho feminino», exposto numa série brilhante de artigos, que o Autor houve por bem arquivar em pequeno livro. Essas quarenta páginas merecem ser lidas e meditadas. Ditou-as uma nobre e patriótica intenção. Um estilo claro e elegante confere à tese uma eloquência persuasiva.

Felicitamos o sr. Dr. Leite de Sampaio pelo seu oportuno trabalho.



BERTRAND IRMÃOS L. DA
TRAV. DA CONDESSA DO RIO, 27 — LISBOA
TELEFONE P. B. X. 21368-21227

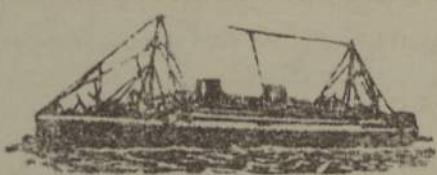
Arsenal do Alfeite — (Relatório e Contas — Ano de 1942)

Encontra-se publicado o Relatório e Contas do Arsenal do Alfeite referente ao ano de 1942. Vários mapas e gravuras ilustradas dão ao texto um alto interesse.

Divide-se o livro em quatro capítulos: o primeiro ocupa-se da actividade técnica, o segundo da actividade fabril, o terceiro do movimento do Armazém de abastecimento e o último refere-se a assuntos de administração e secretaria.

Hoje, limitamo-nos a registar e a agradecer o envio de um exemplar do notável Relatório.

Em próximo número, em artigo especial, nos ocuparemos mais desenvolvidamente do assunto.



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruña, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Tel-fones: 46001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

QUERE DORMIR SOCEGADO ?

MANDE COLOCAR NA SUA PORTA UMA FECHADURA

MARCA C. R. C.

Qualidade — Segurança — Perfeição

À VENDA NAS BOAS CASAS DE FERRAGENS

Auto União Serra da Estréla, Lda

Carreira de Camionetes Mixta

ALVOCO DA SERRA - LORIGA - NELAS

Serviço de mercadorias combinado com
os Caminhos de Ferro da Beira Alta

CAMIONETES E AUTOMÓVEIS DE ALUGUER

Sede - LORIGA

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

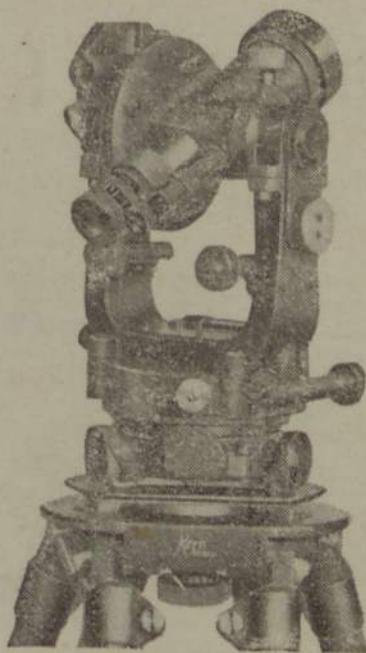
Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 26519

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 sifilis—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. Francisco Calheiros—Garganta, nariz e ouvidos—às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 3 horas
Dr. Silva Nunes—Doenças das crianças—às 5,30 horas
Dr. Armando Lima—Bôca e dentes, prótese—às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 4 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 4 horas

ANALISES CLÍNICAS

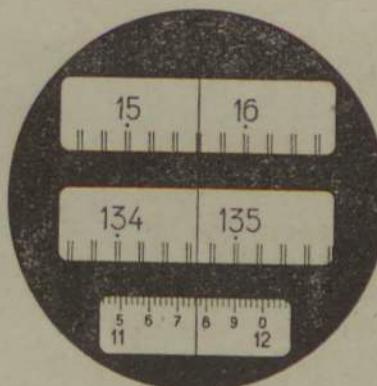
TEODOLITO DE TRIANGULAÇÃO DK M2

Kern
AARAU



Última criação do Dr. H. Wild, destinada especialmente à Poligonação, Taqueometria e à Triangulação da 3.ª e 4.ª ordem e portanto a todos os Trabalhos de Ponteado

NOVOS E IMPORTANTES
DISPOSITIVOS PERMITIN-
DO UM TRABALHO MAIS
RÁPIDO E PRECISO



400^g
Vert.-Kreis
15° 60
+ 0,11765
15° 71765

PEÇAM O FOLHETO DK 401a

AGENTES EM LISBOA CARLOS GOMES & C. A. L. DA Rua dos Fanqueiros, 15

Fábrica de Papel da Abelheira TOJAL — LOURES PAPÉIS DE TODOS OS TIPOS

Depósitos | RUA DA ALFANDEGA, 156-158 — LISBOA
RUA DOS CLÉRIGOS, 6 — PORTO

Manual do Viajante em Portugal

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

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LIBSOA

Sempre Sortes Grandes!

COMPANHIA DE SEGUROS



Européa

Capital realizado: 1.000.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, 1.º

TELEFONE 20911

L I S B O A



Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS: PARA OS FERROVIÁRIOS

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para
seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.

Companhia do Caminho
de Ferro de Benguela

SÉDE EM LISBOA
LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros
1.347. Distância do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilómetros 1.800

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

Avenida Palace Hotel
LISBOAHotel de 1.ª classe situado no coração da cidade, junto
da Estação do Rocio e perto da Avenida da Liberdade

130 QUARTOS — 80 QUARTOS COM BANHO

Telefone em todos os quartos, ligado com a rede internacional

AQUECIMENTO CENTRAL
ESMERADÍSSIMA COMIDA
VINHOS SELECTOS — AMERICAN BAR

Preços moderados — Para estadias prolongadas condições especiais

“A Nova Loja de Candeeiros”

Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentado-
res, Lanternas e todos os artigos da VACUUMÚnica casa no género que tem ao seu serviço pessoal
técnico que pertenceu àquela Companhia, tomado respon-
sabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados

R. Horta Séca, 24-LISBOA-Tel. 22942