

22.º do 54.º ano

Lisboa, 16 de Novembro de 1943

Número 1342

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

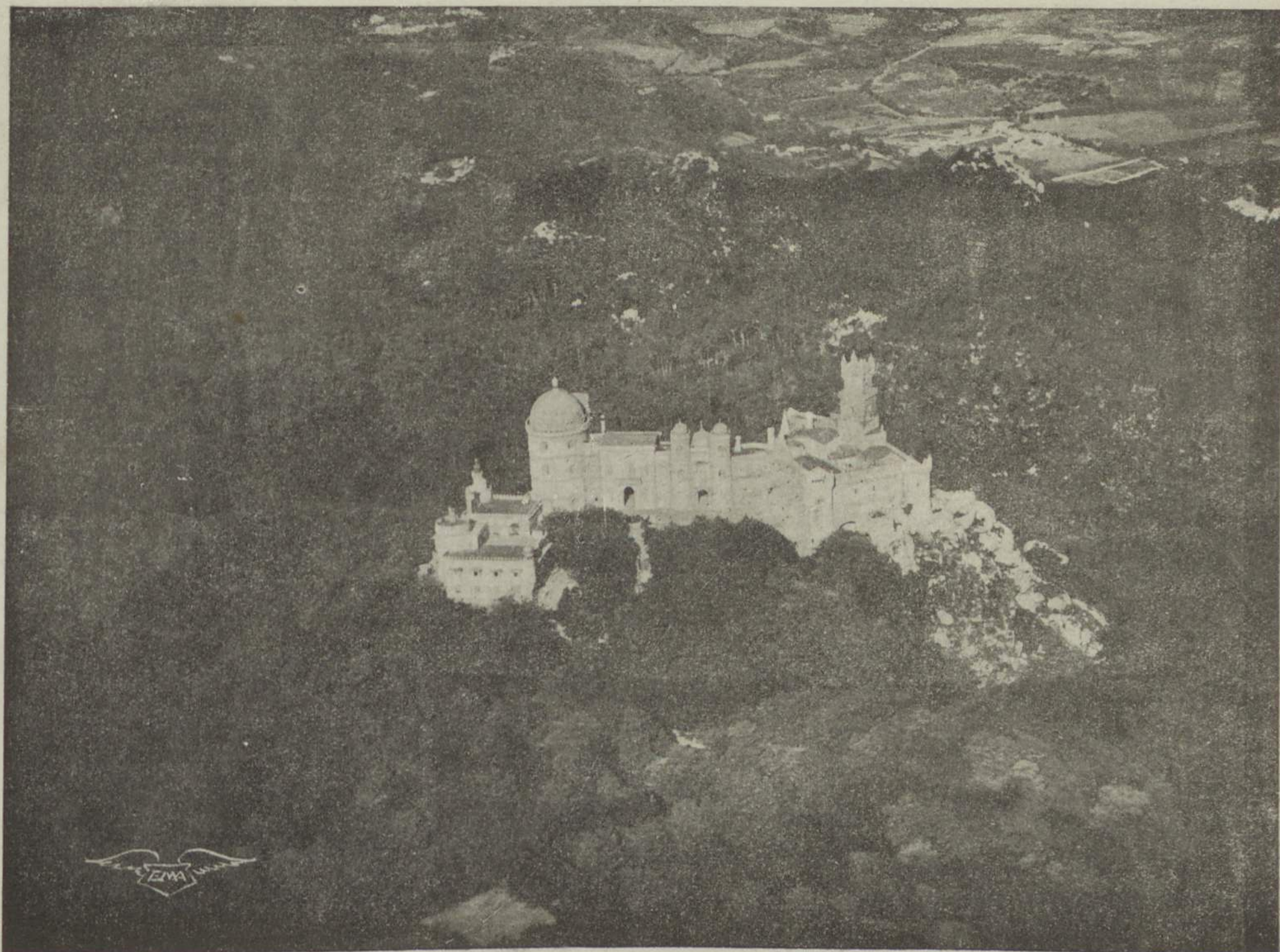
6, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º

Telefone P B X 20158 — LISBOA



SINTRA — Castelo da Pena (Visto de avião)

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 B X 2 0158; Direcção 2 752

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

1342



16—NOVEMBRO—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

REVISTA QUINZENAL

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

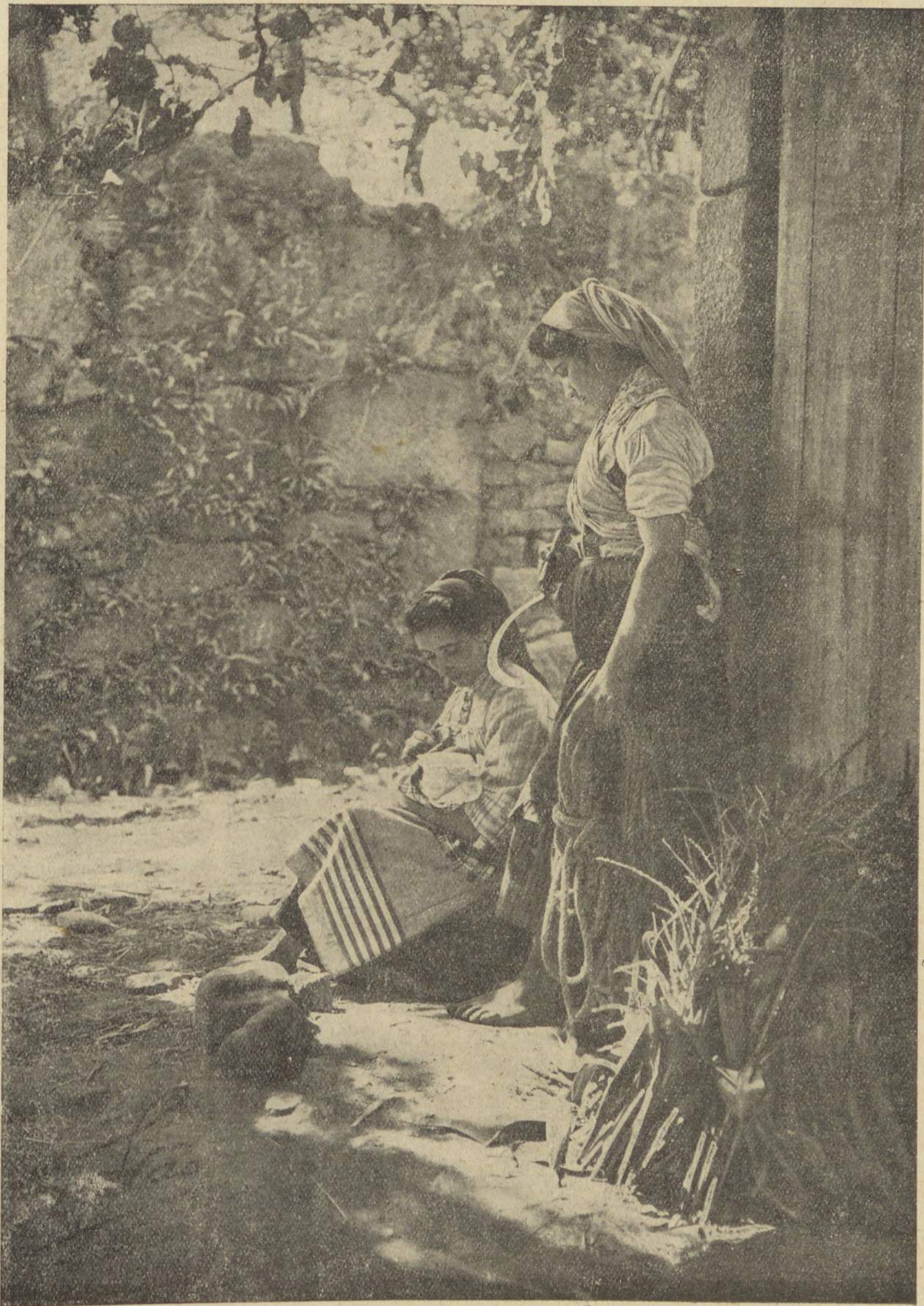
COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Costumes do Norte.	547
Uma obra notável — O Livro das Fortalezas de Duarte Darnas, reprodução anotada por <i>João de Almeida</i>	549
Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.	550
O plano dos 5 Pontos para os Transportes na Grã-Bretanha	551
A Guerra e os Caminhos de Ferro	555
Há 50 anos	557
Miguel Coelho	557
Uma tragédia em Espinho e um acto de abnegação dum ferroviário	557
Linhas Estrangeiras	558
Linha férrea da Beira Alta	558
Repositório de assuntos referentes a Teatro e Cinema, por <i>Miguel Coelho</i>	559
Viagens e Transportes	559



COSTUMES DO NORTE

UMA OBRA NOTÁVEL

O Livro das Fortalezas de Duarte Darmas

Reprodução anotada por JOÃO DE ALMEIDA

A «Editorial Império, L.^{da}» apresentou no mercado livresco uma obra notável, que diz respeito à nossa arquitectura militar. É a reprodução anotada pelo nosso eminente colaborador, sr. General João de Almeida, do Livro das Fortalezas de Duarte Darmas, que existe, em exemplar único, no Arquivo Nacional da Torre do Tombo.

Duarte Darmas, que foi «escudeiro da casa do muito alto e poderoso e sereníssimo Rei e Senhor Dom Manuel o primeiro», foi, na opinião do cronista Damião de Góis, «Grande pintor», e Faria e Sousa por sua vez classifica-o de «Grande Tracista». Pouco se conhece d'este grande pintor e tracista. O sr. General João de Almeida informa-nos que Duarte Darmas fez parte da expedição enviada a Marrocos por D. João II em 1489, com o objectivo de montar a fortaleza da Graciosa no rio Lucus, entre Larache e Alcácer-Quibir, sendo êle encarregado de levantar a planta hidrográfica da embocadura do rio e local onde essa fortaleza devia ser construída. Sabe-se ainda que em 1507 foi Duarte Darmas mandado novamente a Marrocos por D. Manuel para ali levantar as plantas hidrográficas, «sondar as barras de Azamor, Rabat-Salé, Mamorá e Larache,» tendo «traçado e debuxado as entradas dêstes rios e a situação da Terra.»

O sr. General João de Almeida elucida-nos finalmente que o autor do Livro das Fortalezas foi também por êste mesmo rei

mandado, em data que se ignora, à Ilha do Côrvo, para desenhar do natural a estátua ali encontrada, quando do seu descobrimento.

De tôdas as obras de Duarte Darmas a mais notável é o Livro das Fortalezas situadas na raia de Espanha, cujos desenhos se reproduzem no luxuoso volume da «Editorial Império, L.^{da}», acompanhados de notas explicativas pelo sr. General João de Almeida, ilustre escritor notabilizado em assuntos militares, muitos dêles vividos por êle próprio, pois João de Almeida, ninguém o ignora, certamente, é o glorioso herói dos Dembos.

O sr. General João de Almeida, que está a preparar o «Roteiro dos Monumentos de Architectura Militar» visitou todas as fortalezas desenhadas por Duarte Darmas e essa circunstância concorreu para que as suas anotações se revestissem de maior interesse e vida.

O «Livro» de Duarte Darmas tem duplo interesse, porque, servindo de elemento precioso para o estudo da antiga arquitectura militar, fornece também aos estudiosos da história política do país um documentário de altíssimo valor no que respeita particularmente à defesa do Reino contra o nosso constante e perigoso inimigo, quando Portugal procurava consolidar as suas fronteiras e a sua independência.

Ao sr. General João de Almeida agradecemos a oferta do seu valioso livro.

Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro

Relatório e Contas da gerência do ano económico de 1942

A CABAMOS de folhear com a devida atenção o «Relatório e Contas da Gerência do ano económico de 1942» da Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro. É um documento notável, de alto interesse, subscrito pelos srs. Eng.º Rogério Vasco Ramalho, presidente da Comissão Administrativa; Eng.º Rodrigo Severiano do Vale Monteiro, chefe de Repartição de Estudos, Via e Obras; Eng.º Ernesto de Oliveira Rocha, Chefe da Repartição de Material Circulante; Eng.º Mário Dias Trigo, chefe de Repartição dos Serviços Gerais; António R. Ortigão Peres, chefe da 8.ª Repartição da Direcção Geral de Contabilidade Pública; Luís Xavier da Gama, vogal do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e Delegado das Associações Económicas e Dr. João de Matos Rodrigues, vogal-secretário da Comissão Administrativa.

Pelo exame dos documentos que acompanham o Relatório verifica-se que houve uma apreciável melhoria nas receitas do Fundo Especial, as quais atingiram a verba total de 40.217.656\$40, pertencendo 38.663.552\$00 ao rendimento arrecadado nos cofres do Estado proveniente do imposto ferroviário e 1.544.104\$40 produzido por diversas receitas em que predominaram as provenientes da venda de materiais retirados da renovação das linhas do Estado arrendadas.

O total da despesa prevista no orçamento aprovado elevou-se apenas a 30.656.000\$00, mas, em virtude do aumento verificado nas receitas cobradas foi aquela previsão reforçada com a abertura de dois créditos especiais na importância de 8.474.270\$00, o que permitiu o pagamento de despesas no valor efectivo de 38.500.893.76, distribuídas pelas diferentes rubricas orçamentais, revertendo ainda em favor do Estado, nos termos do decreto

n.º 18.381, o saldo não aplicado, que atingiu a importância de 1.716.762\$64.

Como na gerência de 1941, não foi também possível na de 1942 utilizar as valiosas disponibilidades do Fundo Especial na aquisição do material metálico necessário à renovação de alguns tróços de via, que dela estão carecidos, nem fazer a substituição de pontes e pontões, conforme os projectos já elaborados e aprovados, tendo-se, todavia, continuado os trabalhos de balastragem já em curso, num ritmo não tão acelerado como seria de desejar, porque não puderam ser aplicados nos transportes de brita, vagões que foram requisitados para acudir a necessidades prementes do abastecimento do país em géneros, combustíveis e matérias primas, o que impossibilitou dar àquelas obras maior desenvolvimento.

A Comissão Administrativa, aproveitando as possibilidades que a acção governamental tem desenvolvido para conseguir compensações *en nature* para aplicação das disponibilidades provenientes do aumento de valor da exportação nacional, teve oportunidade de dispendir uma verba de 11.000 contos na aquisição de novos vagões para a exploração das linhas do Estado e de um lote considerável de carris.

Para beneficiação de passagens de nível, nos termos dos decretos n.ºs 16.734 e 26.183 também foram aplicados mais 900.000\$00.

As maiores verbas dispendidas em obras complementares referem-se a trabalhos executados nas linhas do Sul, de Évora e do Douro, sobretudo com balastragem de via.

Vários mapas e documentos referentes às contas desta gerência permitem-nos uma pormenorizada apreciação dos seus actos administrativos.

O plano dos 5 Pontos

para os Transportes

na Grã-Bretanha

O sr. D. R. Lamb, membro do Instituto de Transportes e vice-director dos Transportes no Ministério das Subsistências, presta, há 17 anos, serviço na «London and North Eastern Railway», um dos principais sistemas ferro-viários da Grã-Bretanha. É da sua autoria o artigo que vai ler-se. É uma autoridade no assunto. Vários livros técnicos consagram o seu nome. Foi ele quem, durante a guerra mundial, dirigiu o funcionamento dos caminhos de ferro militares na Macedónia. Por isso tudo, reveste-se de especial interesse o artigo que vai ler-se. Para ele chamamos a atenção dos nossos leitores:

«Num país como a Grã-Bretanha, que normalmente produz menos de metade dos alimentos que consome, os transportes, no sentido mais lato, são sempre um factor de máxima importância.

Em tempo de guerra, quando a importação de géneros alimentícios para o País corre o risco dos submarinos e bombardeiros, os transportes podem, na verdade, vir a ser um factor primacial para a sobrevivência da nação. O presente artigo, contudo, não trata da História da Marinha Mercante nem do magnífico trabalho que ela está executando, mas dos mais prosaicos, embora importantíssimos, problemas dos transportes internos, nas circunstâncias especiais que a guerra provocou.

Antes da guerra, a distribuição de géneros alimentícios na Grã-Bretanha era tão eficiente, que o público raras vezes se preocupava com esse problema.

Considerava-se como certo que, em qualquer parte do país onde nos encontrássemos, poderíamos sempre obter com facilidade qualquer dos milhares das diferentes marcas e qualidades de pro-

ductos alimentares que compunham as vastas reservas do país.

A palavra «vastas», usada neste caso, pode talvez induzir em erro.

A quantidade de alimentos armazenados num dado momento, na Grã-Bretanha, era talvez mais pequena, relativamente à população, do que em qualquer outro país que estivesse nas mesmas condições.

E isto por dois motivos.

Primeiro: — Os transportes por mar e por terra eram tão eficazes, que os comerciantes podiam contar com a chegada das suas mercadorias pontualmente, quer elas tivessem de percorrer centenas de milhas por mar, quer viessem da cidade vizinha.

Segundo: — O valor da terra na Grã-Bretanha é, em geral, tão elevado, que o espaço para armazenagem é relativamente muito caro, e vale, portanto, a pena ao grande negociante manter os seus depósitos num porto estrangeiro, de preferência a tê-los na Grã-Bretanha.

Não há restrições exageradas

Fôssem quais fôssem os motivos dum serviço de distribuição assim tão profuso em tempo de paz, não nos resta dúvida que o continuar a fazê-lo por essa forma em tempo de guerra seria impossível.

Há que eliminar transbordos inúteis, embora se tenha em vista que se não pode interferir com a corrente constante de subsistências desde os locais onde são produzidas ou importadas, até que cheguem ao consumidor.

O Ministério das Subsistências, ao elaborar os seus planos para promover esta simplificação de transportes, para não deixar de harmonizar as necessidades da guerra com as exigências do público, tem procurado conceder as facilidades possíveis à liberdade de escolha dos consumidores.

As simpatias ou as antipatias que as pessoas

têm pelos diferentes alimentos variam muito, e o ver satisfazê-los aumenta o interesse da vida. Para levar a efeito economias nos transportes, o Ministério de Subsistências da Grã-Bretanha, elaborou um plano de 5 pontos:

1.º — O Ministério pretende pôr a casa em ordem, eliminando todo o percurso inútil no transporte de mercadorias, sob sua fiscalização.

2.º — Convida e auxilia os fabricantes e vendedores por grosso a reorganizarem os seus negócios, de forma a que se empregue um mínimo de meios de transporte, nas operações de distribuição.

3.º — Promove e auxilia a elaboração de planos locais, para que se torne racional a entrega das mercadorias.

4.º — Divide o país numa série de zonas de distribuição, independentes.

5.º — Elimina carregamentos e transbordos desnecessários.

A realização deste plano pentagonal contribuiu para a reorganização interna do comércio de víveres. Centenas de milhares de fregueses mudaram de fornecedores; processos de fabricação e conhecimentos técnicos passaram a pertencer à comunidade, e até os próprios nomes das marcas foram suprimidos durante o período da guerra. Evidentemente, nem todos os comerciantes mostraram entusiasmo por tomar parte nestas transformações radicais nos ramos de comércio respectivos. Mas, por outro lado, numerosos magnates da indústria tiveram a visão clara das adaptações fundamentais que eram necessárias e foram eles mesmos ao encontro das propostas do Ministério.

A pergunta que mais interessa aos vários ramos de comércio de substâncias alimentares, na América, é, sem dúvida: «Qual foi o resultado prático dos esforços do Ministério, nos diferentes pontos acima mencionados?»

É difícil compilar uma resenha completa dos resultados obtidos, visto que muitos dos números só podem ser calculados com certa aproximação.

Mas, antes de tratarmos desses pormenores, é útil descrever a organização de transportes do Ministério das Subsistências da Grã-Bretanha.

Compete ao Ministério fazer com que os navios, que transportam alimentos para a Grã-Bretanha, sejam rapidamente descarregados, e as respectivas mercadorias distribuídas por todo o país, utilizando os meios mais adequados: — caminho de ferro, estrada, navio costeiro ou canal, de forma a obter-se a maior eficiência e economia no transporte.

Um *Funcionário do Movimento de Subsistências dos Portos*, colocado em cada porto, promove a descarga rápida dos navios de víveres, e a expedição imediata dos respectivos carregamentos. Os

transportes internos são fiscalizados pelos *19 Officiais de Transportes*, que fazem parte do pessoal dos *Funcionários Divisionários das Subsistências*, os quais informam o Director dos transportes das subsistências, na sede, no Ministério.

O *Funcionário do Movimento de Subsistências* informa, diariamente, com relação à descarga de todos os navios de subsistências, no porto que lhe diz respeito, ocorrendo a quaisquer modificações diárias que se dêem na situação.

Na Sede Divisionária, o pessoal dos transportes está em ligação quotidiana com os Comissários Regionais dos Transportes de Guerra da Grã-Bretanha.

A coordenação de movimentos com o fim de evitar demoras é levada a cabo por um organismo central de fiscalização, subordinado ao Director dos Transportes de Subsistências da Grã-Bretanha, no Ministério onde são elaborados planos, para ocorrer às exigências nas diferentes épocas do ano, e também às provenientes da situação sempre variável da guerra.

Recentemente, realizou-se uma modificação no sentido de conseguir, junto das autoridades dos Estados Unidos, que os carregamentos de Subsistências sejam reunidos e embarcados de harmonia com a estatística mensal fornecida pelo Ministério das Subsistências, de forma que os navios que transportam estes carregamentos, utilizem os portos que servem as diferentes áreas a que se destinam as mercadorias.

Economia relativa a trigo e a farinha

Entre as modificações já realizadas, de facto uma das mais importantes, sob o ponto de vista da quantidade, é a que se refere ao trigo e à farinha. Todas as operações, desde o transporte do trigo das granjas ou portos, até chegar à entrega do pão ao consumidor, foram abreviadas.

Moinhos e fábricas de moagem são obrigados a fornecer-se de trigo nacional, nas regiões mais próximas, e a proporção do trigo nacional que podem incluir nas quantidades que moem, foi estabelecida de tal forma que os moinhos e fábricas na Costa Oriental, próximos das principais regiões produtoras de trigo, utilizam-se de uma maior proporção de trigo inglês do que os da Costa Ocidental.

Não só a distribuição para cada engenho é devidamente organizada, mas cada um ou cada grupo deles só pode fornecer farinha dentro duma determinada zona, de harmonia com a respectiva capacidade e com as exigências dos consumidores da vizinhança.

Qual é o resultado prático?

No Noroeste, Nordeste e Sudoeste do País, uma quarta parte do comércio foi distraída de determi-

nados engenhos e transferida para outros melhor situados, em concordância com a distribuição a fazer. A entrega de farinha por caminho de ferro é limitada às fábricas que tenham linhas de resguardo e mesmo, nêsse caso, as encomendas devem prefazer o carregamento de um vagon completo.

No Leste e Sudeste, os caminhos de ferro e estradas foram aliviados com o emprêgo de barcas nos canais e embarcações costeiras. Na Escócia, o pesado e emaranhado tráfico entre Glasgow e Edimburgo acabou. Na área de Birmingham, 60 % da produção dos engenhos locais distribuem-se dentro dum raio de 10 milhas, e os restantes 40 % dentro de uma zona de 15 milhas.

Como exemplo do cuidado com que se trata dos pormenores, pode citar-se o facto de que, nas viagens de regresso que fazem, os camions dos moleiros passam muitas vezes pelas herdades, para receberem pequenas porções de trigo para os seus engenhos. Ainda outro exemplo: o excesso da farinha produzida pelos engenhos nas regiões rurais é enviado para as fábricas, nos portos onde é misturada com a que fabricam em vez de se lhes mandar trigo para ser incluído com o que moem. Por esta forma, os engenhos rurais mantêm-se em plena actividade e os resíduos ficam para alimentação dos animais dos arredores em vez de terem de ser de novo transportados dos portos.

Distribuição do peixe, por zonas

Um processo novo e revolucionário foi recentemente posto em prática, para a distribuição do do peixe fresco. A indústria do peixe foi sempre uma das mais difíceis de organizar, e a utilização dos meios de transporte, para o mesmo, antes da guerra, e ainda até há pouco tempo foi sempre bastante irregular.

Nota-se que as linhas de abastecimento se cruzam como as de uma teia de aranha. Freqüentes vezes, o peixe saído dum porto atravessava quasi toda a Grã-Bretanha, para ser consumido na vizinhança doutro pôrto de pesca. Qualquer cidade recebia, indiferentemente, peixe de um qualquer pôrto, ou até de todos. Para obviar a êste tráfico anti-económico, a Grã-Bretanha foi dividida em zonas, cada uma das quais é abastecida por um pôrto de pesca situado dentro dessa zona.

Londres, com a sua população densíssima, é exceptuada; pois, de todos os portos mais categorizados, se pode consignar peixe para aquela cidade.

Afora esta excepção, não pode o peixe, em geral, ser mandado de uma zona para outra, a não ser com o fim de estabilizar os fornecimentos. Com êste sistema, que está em vigôr há pouco tempo, já se conseguiu uma economia de 7.500 milhas em percursos de caminho de ferro, por semana.

Um sistema racional da distribuição de Bolacha

Abrangendo toda a nação, começou, em Abril de 1942, um novo sistema de distribuição de bolacha, que economiza actualmente 12 milhões de toneladas por ano, em percursos, ou sejam 25 do percurso total anterior. Isto fez-se com o auxílio da Cake and Biscuit Manufacturers (Wartime) Alliance, por intermédio da qual se fizeram negociações para a redução dos tipos de bolachas fabricadas, que assim baixaram duns 350 para 20, enquanto 200.000 retalhistas foram redistribuídos entre os principais fabricantes.

Economias em carne e no gado

Para fins de racionamento, toda a carne tem, agora, apenas a designação de «carne», de forma que não há o desperdício de transportes inerentes ao fornecimento de tipos especiais de carne para regiões especiais, como acontecia antes da guerra.

O gado é abatido e consumido o mais perto possível do local da produção; os movimentos de gado de área para área, em Dezembro de 1940, foram 3.850 bovinos, 350 vitelas e 20.000 carneiros, e em Dezembro de 1941, apenas 450, 900 e 3.080, respectivamente. A carne é distribuída pelos armazens por grosso, aos retalhistas apenas 3 vezes por semana, na maior parte das áreas.

Tôdas as matérias primas e produtos fabricados nas indústrias de Margarina, Toicinho e moagem de oleaginosas, hidrogenação e refinação de petróleos, são propriedade do Ministério, factor êste que facilita a simplificação.

O número das diferentes qualidades foi reduzido a um mínimo e as marcas de propriedade, foram abolidas. Cada região do país é servida pela fábrica melhor situada para o fornecer.

Antes da guerra os transportes forneciam com bacon e presunto todos os paladares da Inglaterra e da Escócia.

Actualmente, 74 % do bacon distribuído pelo armazenista ao retalhista não percorre mais que 25 milhas; 15 % percorre entre 25 e 50 milhas; 25 % entre 50 e 75 milhas.

Milhas economizadas com o açúcar e com o chá

Avalia-se em 10 milhões de milhas a tonelagem de percurso poupada actualmente na distribuição do açúcar, no país. Antes da guerra, a maior parte da Inglaterra e País de Gales era servida simultaneamente de Londres, Liverpool e das várias fábricas da Corporação Britânica do Açúcar, assim como por açúcares importados já refinados. Actual-

mente todos os centros de produção têm a sua zona marcada e os açúcares importados para consumo directo são distribuídos nas áreas adjacentes aos portos de chegada.

Os *stocks* de chá foram disseminados, logo quando rebentou a guerra, por causa do perigo dos prejuízos causados por incursões aéreas aos 30 armazéns alfandegados de Londres, onde normalmente se guardavam 90 % de tôdas as quantidades importadas.

Este chá está agora distribuído por toda a Grã-Bretanha, nuns 500 armazéns. Conseqüentemente as instalações de empacotamento foram descentralizadas, e os vendedores por grosso só obtêm licença para distribuir chá em áreas especificadas.

Por exemplo, uma firma de Londres não pode fornecer chá no Yorkshire, a não ser que possua chá armazenado e empacotado naquela área.

O plano de distribuição da Aliança dos Fabricantes de Confeitaria, em tempo de guerra, no primeiro ano em que foi posto em prática, 1940, economizou 200.000 galões de gasolina, e no segundo ano, 500.000 correspondendo à economia de 8 1/2 milhões de milhas de percurso em camion, nos dois anos. Outras economias projectadas devem vir a poupar 10 milhões de milhas (ton.) por ano, em caminho de ferro.

Muitos outros planos

Os precedentes exemplos de organização científica dos transportes não abrangem a totalidade dos planos em vigor. Outros semelhantes se em-

pregam com as conservas, cerveja e outras bebidas, batatas, tomates, maçãs e frutas.

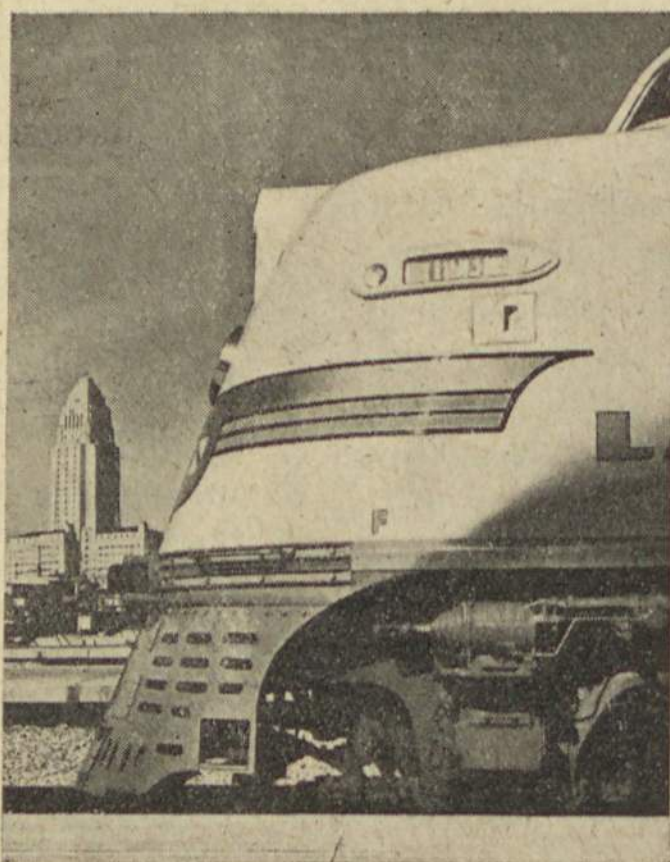
A entrega dos artigos comprados também foi objecto de planos científicos. Por todo o país, os comerciantes locais, incitados pelo Governo, organizaram carreiras de carros, para a distribuição em comum aos seus fregueses.

A adopção destes processos é voluntária, mas, no caso do pão e do leite, o Ministério das Subsistências impôs restrições obrigatórias. O pão, actualmente, só pode ser distribuído 3 dias por semana.

A distribuição do leite está sendo organizada cientificamente, e com carácter obrigatório em tôdas as cidades de mais de 10.000 habitantes. Isto pratica-se, ou dividindo a cidade em zonas de distribuição, com troca de fregueses, ou pela fusão de várias companhias, ou ainda constituindo empresas comerciais especiais para o período, da guerra, com o fim de se encarregarem dos negócios de comerciantes, no mesmo artigo.

A economia nos transportes para a distribuição das subsistências tem feito grandes progressos na Grã-Bretanha, como mostram os exemplos indicados. E mais e melhor ainda se está fazendo todos os dias. A gasolina, o carvão e a borracha, devido à sua reduzida quantidade, não podem ser objecto de qualquer plano de carácter definitivo.

A pergunta: «A sua viagem é na verdade necessária?» que detem todo aquêle que pensa em viajar de caminho de ferro na Grã-Bretanha, hoje em dia, faz-se igualmente a tôdas as encomendas de substâncias alimentícias.



Esta locomotiva é uma das muitas que se construíram na Grã-Bretanha, para o estrangeiro e que há muitos anos, já, presta serviço regular na Palestina.

A Guerra

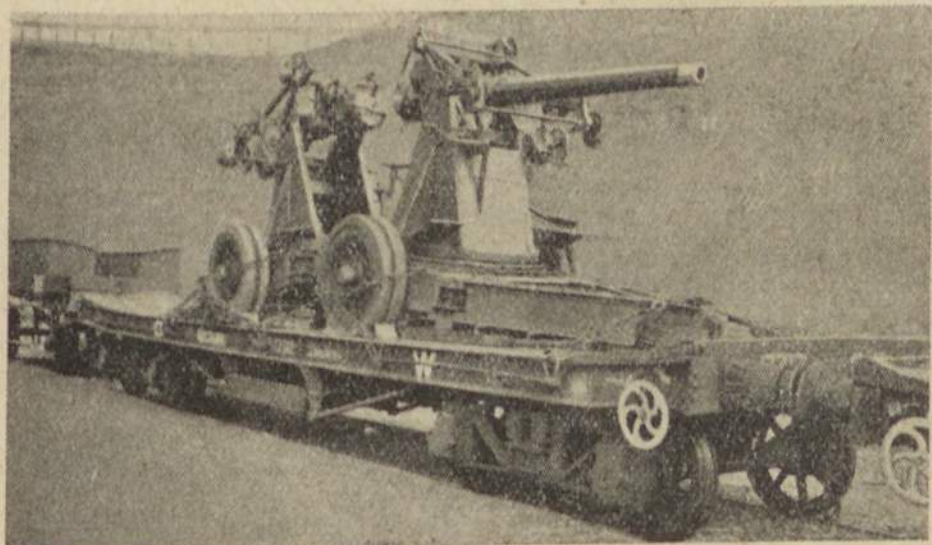
e os Caminhos de Ferro

LXXXIV

O comunicado do G. Q. G. F. diz que no centro da frente, a Oeste do entroncamento ferroviário de Unetcha e ao Sul de Smolensko, prosseguem ainda duros combates de defesa. As cidades de Roslavl e de Smolensko foram evacuadas, sem que o inimigo tenha incomodado os movimentos das tropas alemãs e depois de terem sido destruídas todas as instalações de importância militar.

— «E. T.» diz que continua a combater-se, violentamente, em Coritza e Ljubijana. Perto desta ultima cidade, deu-se um encontro de «tanks» alemães e jugoslavos, no qual os alemães perderam 2 «tanks» e os jugoslavos, 1. Unidades da 11.^a divisão do Exército de libertação jugoslavo descarrilaram um combóio, perto da cidade de Jekovac na Bósnia. Unidades da 5.^a divisão destruíram 3 quilómetros de via férrea, perto de Sarajevo, decarriaram 2 combóios e destruíram 2 locomotivas e 31 vagões.

— A «U. P.», em telegrama de Los Angeles, diz que mais de 2500 membros da União dos Caminhos de ferro se declararam em greve nas linhas de Pacific Electric, em Los Angeles, paralisando 1.800 quilómetros de linhas férreas, de carros eléctricos e de auto-carros que servem aquela cidade. A paralisação de trabalho afecta especialmente o serviço de transportes de mercadorias



Peça tipo anti-aérea de 10^m,80 de comprimento, transportada em vagão especial

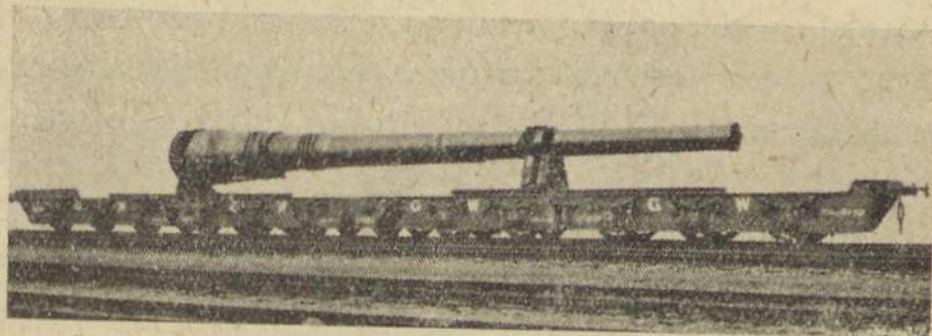
para o pôrto de Los Angeles, as quaes são destinadas às frentes de guerra do Pacífico.

— A mesma agência diz que, prosseguindo no seu avanço, as colunas britânicas que progridem no sector central, conquistaram, no triângulo formado por Melfi, Atella, e Spinazzola, as cidades e estações ferroviárias de Rionero in Vulture, Barile, Rapolla e Venosa, onde fizeram também prisioneiros e apresaram armamento e viveres.

— O comunicado do «Q. A. do N. A.» informa que bombardeiros nocturnos atacaram as vias férreas e bifurcações ferroviárias em Formia.

— De um comunicado da «E. T.» deduz-se que em virtude das grandes batalhas que se tem notado ao longo do caminho de ferro de Ljubljana e Trieste, êste deve ser um dos pontos de grande evidência para conquistas de vulto.

— Diz a mesma agência que a Comissão de Libertação procura enviar, com urgência, abastecimentos para a Córsega, mas a sua distribuição



Vagão especial com 24 rodas, destinado ao transporte de cargas de grande tonelagem. A gravura mostra-nos um desses vagões, carregado com uma peça naval com 18^m,90, pesando 105 toneladas

será difícil, porque quasi todas as locomotivas de Bástia foram destruídas pelos alemães, e os veículos para os transportes por estrada pertencem aos italianos.

— A «D. N. B.», em telegrama de Madrid, informa que na estação de Paulo Frontin, na linha de caminho de ferro de S. Paulo à capital brasileira, explodiram vagões carregados de dinamite. Morreram 13 pessoas e muitas outras ficaram gravemente feridas. Os prejuízos materiaes são importantes e ignoram-se as causas do sinistro.

— A «U. P.» diz que Fortalezas Voadoras atacaram numerosos parques ferroviários em Viterbo, Terni e Pisa, onde provocaram estragos consideráveis e numerosos incêndios.

— «E. T.» diz que bombardeiros pesados das forças aéreas do Noroeste africano atacaram o parque ferroviário de Bolonha, as oficinas de caminho de ferro e depósitos de carburante, provo-

cando grandes explosões. Foi encontrada forte oposição da parte do inimigo. Bombardeiros médios efectuaram ataques contra as grandes estradas e pontes de Formia, Isernia e Mignano. Nestas operações foram também atacados veículos de transportes e combóios.

— A «U. P.», em telegrama de Londres, diz: «O Ministro da Informação belga comunicou acêrca da situação na Bélgica, que as vias férreas de Thukin, entre Quievrain e Mons; em Masnuy, entre Mons e Bruxelas, e em Uccle, entre Shaerbech e Charleroi, foram pelos ares, acrescentando que, em Iseghem, 3 vagões foram incendiados.

— A mesma agência, em telegrama de Londres, diz que a Rádio Argel anunciou que no concentrado ataque realizado à luz dia contra os objectivos militares de Bolonha, na Itália, foram destruídos numerosas locomotivas, carruagens e vagões e 2 grandes depósitos de munições, que explodiram, arrastando grande número de edifícios, nas cercanias. Fábricas produtoras de material de guerra foram incendiadas, assim como a estação dos caminhos de ferro. O ataque durou precisamente quarenta e cinco minutos e foi o mais violento até agora realizado contra aquêle centro de transportes das comunicações alemãs.

— «E. T.», em comunicado do Cairo, diz que na linha férrea Zagreb-Varazdin, descarrilou um combóio, ficando parado todo o tráfego. A estação de Novimarov foi destruída. Também a estação de Rakeke ficou destruída.

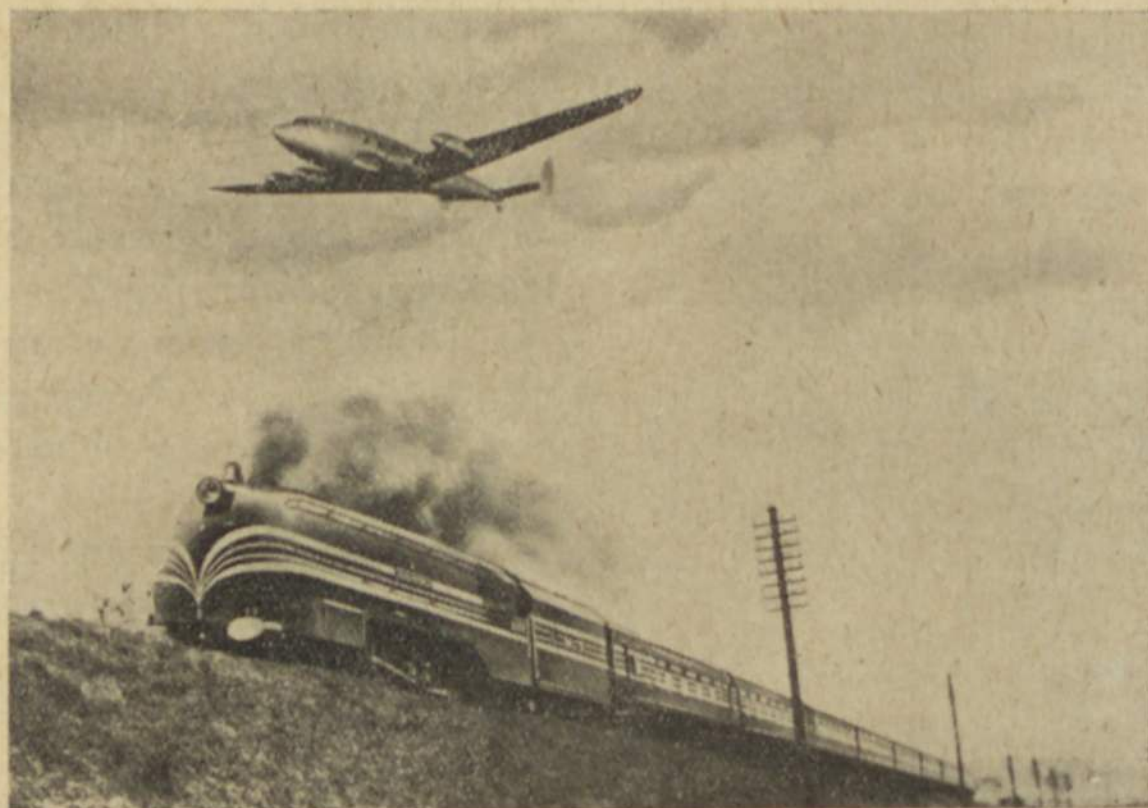
— Diz a mesma agência que caiu em poder do 5.º exército um importante cruzamento de estra-

das e de linhas férreas a cêrca de doze quilómetros a Sueste de Cápua.

— Ainda a mesma agência, em telegrama de Londres e no comunicado da Q. G. das forças Iugoslavas, diz que na Croácia continuam, com êxito, as operações nos sectores de Zara, Susak, Krolac, Ogulin e Varazdin. Na linha férrea Zabreg-Kopravinica até à fronteira húngara a estação de caminho de ferro de Vrbovsí foi completamente destruída. Esta via encontra-se quasi totalmente nas mãos dos patriotas. Na Eslovenia desenvolve-se os combates ao longo da via férrea Liubliana-Trieste. Os alemães enviam constantemente reforços. Na Bosnia, a via férrea Banjaluka-Zagreb foi destruída em vários pontos. Na Istria combate-se violentamente perto de Trieste, recuando os alemães em vários pontos, em direcção à cidade.

— A «U. P.», em telegrama de Estocolmo, diz que, segundo informa o jornal «Afton Tidningen», por notícias recebidas do seu correspondente na Noruega, foi avariada a ponte por onde passa o caminho de ferro da linha Oslo-Drammen. A destruição, devida à sabotagem, deu-se no momento em que passava um combóio conduzindo tropas alemãs. Em virtude do acidente, morreram 70 soldados alemães, tendo ficado feridos muitos outros. A locomotiva e 2 vagões, embora bastante danificados, ficaram sôbre os restos da ponte. As restantes carruagens caíram ao rio.

— A «D. N. B.», em telegrama de Vichy, diz que o número de mortos no desastre de caminhos de ferro de Châlons-sur-Saone eleva-se a 39, devido a terem sido retirados mais cadavres dos destroços.



O «Coronation Scott», que a gravura apresenta, é uma das mais famosas locomotivas construídas na Inglaterra. A sua velocidade atingiu 114 milhas por hora

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Novembro de 1893)

Linhas portuguezas

Linha americana — O sr. Francisco José Lopes pediu a concessão d'uma linha americana entre o Funchal e Camara de Lobos. A companhia está quasi organisada. O trajecto d'um a outro ponto é de 12 kilometros. Consta que está encarregado dos estudos d'esta linha o conductor de obras publicas, sr. Abel Nunes, que parte brevemente para o Funchal.

Lourenço Marques — O governo da republica do Transvaal confirmou officialmente perante o governo portuguez a declaração já feita de que nenhum caminho de ferro será construido em direcção a Pretoria, enquanto não estiver concluida a linha que deve ligar aquella cidade a Lourenço Marques, o que se espera succederá em 1895.

Tunnel de Alcantara — Estão concluidos os trabalhos da reconstrucção d'este tunnel, faltando apenas acabar alguns empedrados e outros detalhes de pequena monta.

Logo que a commissão do governo o examine e o approve, será restabelecida por elle a circulação dos combóios, o que poderá realizar-se ainda este mez.

Ascensor da Graça — Segundo noticiam collegas, a camara municipal a pedido da direcção da Nova Companhia dos Ascensores Mechanicos, consentiu que se suspendam as paragens nas carreiras ascendentes d'este elevador, excepto em casos de força maior, mas sob condição que nas viagens descendentes os passageiros não poderão sair ou entrar, em qualquer ponto do trajecto.

Quer dizer que, por accordo entre a intelligente direcção da companhia e a camara, o serviço do ascensor só utilizará aos que teem que ir de um a outro extremo da linha, ficando privados de o utilizar todos os moradores do transito e suas vizinhanças, aos quaes o ascensor só fica servindo para incommodo e risco de lhe quebrar as pernas.

Grandes cabeças!

Miguel Coelho

Pelo falecimento de sua extremosa mãe, encontra-se de luto o nosso prezado amigo e distinto collaborador sr. Miguel Coelho, a quem, por tal motivo, apresentamos sentidos pêsames.

Uma tragédia em Espinho e um acto de abnegação dum ferroviário

O caso conta-se em poucas linhas, mas é digno de meditação demorada, porque é mais um exemplo de abnegação, que, enlutando a classe ferroviária, a ennobrece também.

Na manhã de 11, quando entrava nas agulhas da estação de Espinho o tramuei procedente de Ovar, Ana Ferreira, de 67 anos, vendedeira de fogaças, da freguesia de Ponte de Anta, lembrou-se de atravessar a linha na passagem de nível, precisamente em frente do Casino, a-fim-de ir negociar a sua mercadoria aos passageiros do combóio. Era uma imprudência. O guarda da linha, Carlos da Silva Pardilhó, vendo o perigo, procurou impedir-lhe a passagem, gritando-lhe: — Não vá, mulhersinha.

Teimosa, a pobre velhota não fez caso do aviso e aproximou-se da linha, sendo immediatamente colhida e trucidada pela locomotiva, o mesmo succedendo ao referido guarda, que tinha ido atrás dela e lhe deitara a mão para a desviar do perigo iminente. Ainda com sinais de vida, o heróico Carlos Pardilhó chegou a ser metido numa ambulância, pelo pessoal da estação, mas, pouco depois, falecia.

Duas victimas, duas mortes a lamentar. Duas vidas que se perderam, uma, por imprudência, outra, por abnegação. Mas, lembrando a morte heróica de Carlos da Silva Pardilhó, humilde e honrado funcionário dos caminhos de ferro, que deixa na orfandade dois filhinhos, nenhum ferroviário, por mais alta que seja a sua categoria, deixará de se comover e de se orgulhar com esse acto de abnegação. E nenhum, por certo, deixará de pensar e de dizer:

— Nós todos sômos assim!

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

USAR O CALÇADO DA AFAMADA MARCA



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

À venda

Sapataria CRISTAL — Rua do Amparo, 22

» ROYAL — Rua da Graça, 112

» LONDRINA — Rua Arco Marquês Alegrete, 51

» EDEN — » » » » 37

» NICE — » » » » 34

Telefones 2 8775 — 4 7958 — 2 7829

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA Muito se tem escrito sobre a nova locomotiva alemã, que é considerada a quinta essência da técnica ferroviária e veio resolver um problema de extrema acuidade para a Alemanha, nesta época: o dos transportes. «Para dominar os espaços é necessário grande número de locomotivas!» — dissera o Ministro Speer em 5 de Junho de 1942. Hitler interveio pessoalmente no assunto e fixou, para o fim do ano de 1944, um número mínimo de locomotivas a entregar pela indústria. Era preciso, além disso, construir uma máquina adequada às circunstâncias. Não prevalecia, apenas, a quantidade; era também de alta importância a qualidade.

A missão de realizar este programa foi confiada ao Engenheiro Dr. Gerhard Degenkolb, presidente da Comissão Central de Transportes em Carris. Árduo foi o caminho a percorrer, mas todas as dificuldades cederam, uma a uma. Primeiro, tornou-se necessário preparar a indústria, e para isso houve que vencer resistências, eliminar hábitos velhos (como o da concorrência, baseado nos tipos que cada casa produzia) e revolucionar os processos de trabalho.

Os industriais iam concordando, mas alegavam ser preciso pensar bem sobre as inovações técnicas. Degenkolb disse que sim e pediu os planos das locomotivas. Começou por verificar que se fabricavam 119 tipos. De lápis e tesoura em punho estudou-os, suprimiu o que não era indispensável e acabou por verificar que treze locomotivas diferentes eram bastantes. Examinou ainda estes tipos, eliminou cerca de mil peças, sem prejuízo para o rendimento, simplificou 3.000 restantes — e criou a máquina que hoje, às centenas, percorre a Europa em todos os sentidos.

A viagem experimental com a primeira locomotiva realizou-se em Setembro de 1942. Em Junho desse ano estava satisfeita a exigência de Hitler, para o fim de 1944. Um avanço de ano e meio! Em Maio já se tinha excedido em 300 % o programa mensal para o ano corrente.

A vitória de Degenkolb talvez se deva ao facto de não ser da especialidade ferroviária. Um especialista não se atreveria, pessoalmente, a retirar o pre-aquecedor, a desmontar os cavais da tiragem, a pôr de lado os tubos de alimentação da caldeira (que não estavam à altura do frio glacial de Leste), a estabelecer métodos de trabalho que, por fim, se traduziram por uma economia de 30 % de tempo. Mais: a nova locomotiva poupa 20 % de aço, 93 % de cobre e 92 % de estanho. O consumo de carvão é também muito inferior ao das locomotivas antigas. E conseguiu-se aquecer o pavimento, em beneficiação do pessoal! A revolução atingiu os mínimos pormenores. Até na pintura de cada locomotiva se economizam 235 horas.

Linha férrea da Beira Baixa

Foi aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao 1.º semestre do ano de 1943 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e determinado que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de Esc. 245.454\$15, como liquidação desta garantia.

Também se dispensaram 25 % das máquinas ferramentas precisas.

O resultado hoje verificado é este: o aumento da produção excede 340 %, o que cobre largamente todas as necessidades.

— Na Alemanha o sistema electromagnético utiliza-se em proporções cada vez maiores para travar os combóios expressos. As automotoras são providas de freios, que funcionam electromagneticamente e aderem fortemente aos «rails», auxiliando assim os freios normais. Conseguiu-se isto desde que se construíram imans permanentes capazes de sustentar cinco mil vezes o seu próprio peso.

ESPAÑA O relatório espanhol, referente a transportes ferroviários, diz que foi muito intenso o trabalho do Estado espanhol durante 1942 no que respeita à construção de material ferroviário e melhoria de transportes.

Antes do movimento nacionalista, as diversas Companhias dispunham de 2.934 locomotivas em serviço.

Em Abril de 1939 só tinham 1.837, tendo-se perdido 1.097. A situação em Janeiro de 1943 acusava um número em serviço de 3.053 com um aumento de 119.

Os vagões de mercadorias existentes em 1936 eram de 69.222 e as perdas durante o movimento foram de 27.582.

Os vagões e furgões em serviço em Janeiro de 1943 eram 84.413, o que representa um aumento de 15.191 apesar de se terem inutilizado durante a revolução. Para conseguir este resultado, a indústria nacional construiu 6.000 vagões de novo modelo, com uma capacidade de carga de 20 toneladas cada.

As carruagens para passageiros em serviço em 1936 eram de 4.383 e perderam-se durante a guerra 2.643. Em Janeiro do corrente ano havia ao serviço 4.251.

Actualmente a indústria nacional tem em execução o seguinte programa de material de tracção e transporte: 36 locomotivas eléctricas de modelo novo para grande e pequena velocidade; 120 carruagens metálicas para passageiros; 30 furgões metálicos e 500 vagões especiais, — 2.500 vagões de diferentes tipos para empresas particulares; 64 «eléctricos» e reboques para a Sociedade de Carris de Madrid; 10 carruagens metálicas especiais para passageiros e 7 carruagens-correios metálicas além de 4.000 vagões ordinários para passageiros de terceira classe.

REPOSITÓRIO

de assuntos referentes

a TEATRO e a CINEMA

Por MIGUEL COELHO

Versos de Francisco Palha focando a figura do EMPREZÁRIO, quando pede a Deus um lugar no céu pelo muito que sofreu na terra. Êstes versos fazem parte das suas «Cartas do outro mundo».

EMPREZÁRIO

— «Senhor fui empresário!»
E poz-se Deus a rir dum tal descôro.
— «Sabes, acaso, o que isto significa?
Podre alimária em fétida estrumeira;
manjar, piteu de môsca varejeira.
Tudo ali poisa, tudo ali debica,
tudo ali faz real e verdadeira
a frase de Cambronne. Fífias pegas
com sangue e gesto e voz de regateira
que, enumerando as glórias pelas rugas,
mais renome teriam, maior fama,
que todas as cantadas artes gregas;
escorpiões da cena, sanguessugas,
de cofres sem vintem, moles seresmas
com pernas feitas d'algodão em rama,
caurim pegado a quem lh'as vê na cama,
essas foram, Senhor, sim, essas mesmas,
que ousaram pôr-me o sal na moleirinha.
Ora um capricho; logo a bela ceia
e a cólica, depois, que a unção reclama.
Ora uma intriga, um rabo de sardinha,
Que toma as proporções de uma baleia;
logo por água abaixo a casa cheia,
porque está rouca, rouca de nascença,
ou, por perra, inventou qualquer doença!
Uma quer que a seus pés a empresa roje
felpudinho tótó que lambe a dama;
não quer outra um papel e amua e foge...
e o burro pôbre a patinhar na lama...
Vem, apendice à pêga, o autor carraça.
Adula sorridente; estende a massa;
ageitando o seu ninho, põe um drama
ôvo de inépcias cáusticas, requinte
da língua portuguesa mascavada.
Implacável, tenaz, chorão pedinte,
de quarto em quarto d'hora, assalta a escada
do mísero empresário, e, se fechada
encontra a porta, não desiste; escreve
cartinhas d'alfenim. A imprensa clama
que à cena suba a peça e muito breve;
pois às letras um bronzeo monumento
em seu trabalho o autor, sublime, erguera;
e o bom empenho, posto em movimento
com tão ruim defunto gastar cêra!
Quebra-se a casca ao ôvo finalmente!
Sai chôco. O autor, então, berra que um trama
urdido no teatro, concorrera

para o fiasco enorme, e tôda a gente,
mesmo a que mais pedira, mesmo a imprensa,
diz que o triste empresário está demente
e cospe-lhe na face um epigrama!
Importa bom dinheiro esta sentença!...
E o burro pôbre a patinhar na lama!...

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 15,30 e 21,30 — «Handel».

OLIMPIA — 14 às 24 — «Romance do Rio Grande».

COLISEU — 21 — Companhia de circo.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Viagens e Transportes

Caminhos de Ferro do Vale do Vouga

Foi distribuido o 5.º aditamento ao Cartaz Horário em vigor desde 1 de Abril de 1943 com as modificações a fazer, a partir de 12 de Novembro do corrente:

O combóio n.º 4 tem paragem de meio minuto nos apeadeiros ds S. Tiago e Cavaco, quando houver passageiros a embarcar ou a desembarcar.

Os combóios n.ºs 105, 106, 301, 302 e 305 passam a efectuar-se apenas ás 3.ªs e 6.ªs feiras.

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. 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 tôdas as peles o raro encanto da mocidade.

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «quei-mado» da Praia.

O GLYCOL cura tôdas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

Rua do Guarda Mór, 20, 3.º E. LISBOA

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

Quereis dinheiro?

JOGAI NO*Lama*Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

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

L I S B O A

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

P O R T O

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira)

EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

FALA-SE
FRANCÊSPróximo da Estação do Caminho de Ferro
e do mar. — Todos os confortos e comodida-
des recomendáveis. — Esplêndida sala de vi-
sitas. — Casa de banho em todos os andares.
— Cozinha à Portuguesa. — Empregados a
todos os Vapores e Combóios.Gerente: *FERNANDO RODRIGUES.*

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

*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

Armindo Ferreira

TECNICO EM CANALISAÇÕES

Executa todos os trabalhos de reparações, montagens
completas — Encanamentos de ferro para aque-
cimento de água — Encanamentos para gás e
montagem de casas de banho — Executam-se
com perfeição todos os trabalhos de funileiro
— Trabalhos de caldeiras e fogões de toda
a espécie, etc. — Reparações em instalações eléctricasPeço aos Ex.^{mos} Clientes a fineza de pedirem pelo

TELEFONE N.º 2 1572

Rua da Atalaia, 34 LISBOA Travessa da Espera, 51

SAPATARIA



RUA DO AMPARO

A MAIS ECONOMICA DE LISBOA

TEL. 28000

TELEF.
28155

M. ANÃO, Lda

PELEIROS

LISBOA - RUA DOS FANQUEIROS, 376-2º

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 8083 e 2 8084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA



Encerados para Vagão e Viaturas
- VESTUÁRIO IMPERMEAVEL -
ALUGUER DE ENCERADOS

TELEFONE 2 4254

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental

SAIDAS mensais regulares, com escala por *Funchal, S. Tomé, Saizaire, Luanda, Porto Amboim, Lobito, Mossamedes, Lourenço Marques, Beira e Moçambique* e para os demais portos da Costa Ocidental e Oriental, sujeito a baldeação em *Luanda ou Lourenço Marques*.

Carreira rápida da Costa Ocidental

SAIDAS mensais regulares, com escala por *S. Vicente, Praia, Príncipe, S. Tomé, Ambriz, Luanda, Porto Amboim, Novo Redondo, Lobito e Benguela* e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em *Luanda*.

Carreira da Guiné

SAIDAS de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas, com escala por *Funchal, S. Vicente, Praia, Bissau e Bolama*.

Carreira do Brasil

para *Rio de Janeiro e Santos* com escala por *Funchal e S. Vicente*.

Escritórios: LISBOA — Rua do Instituto Virgílio Machado, 14
(Rua da Alfândega) Telef. 2 0051
PORTO — Rua Infante D. Henrique, 9
Telefone 2342

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



Avenida Palace Hotel LISBOA

Hotel 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

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

BADEN — SUÍSSA

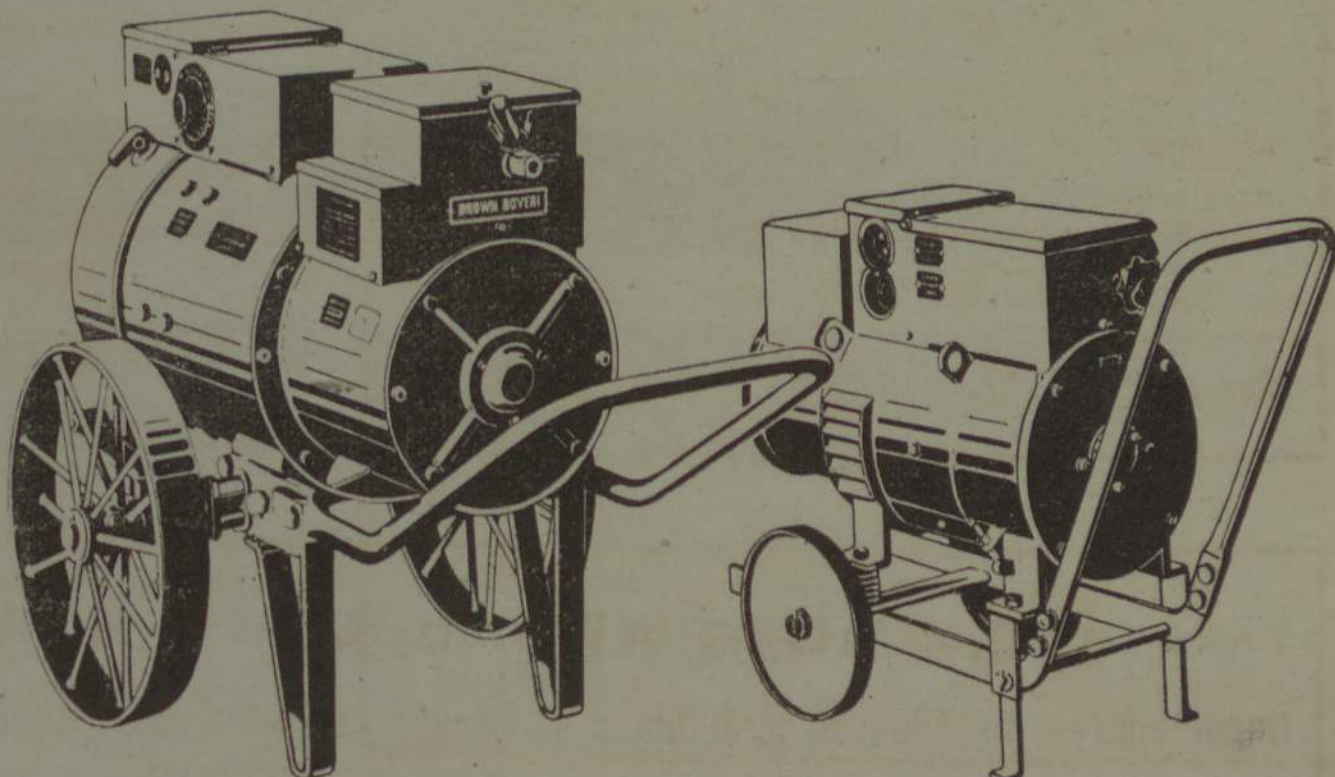
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas — A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

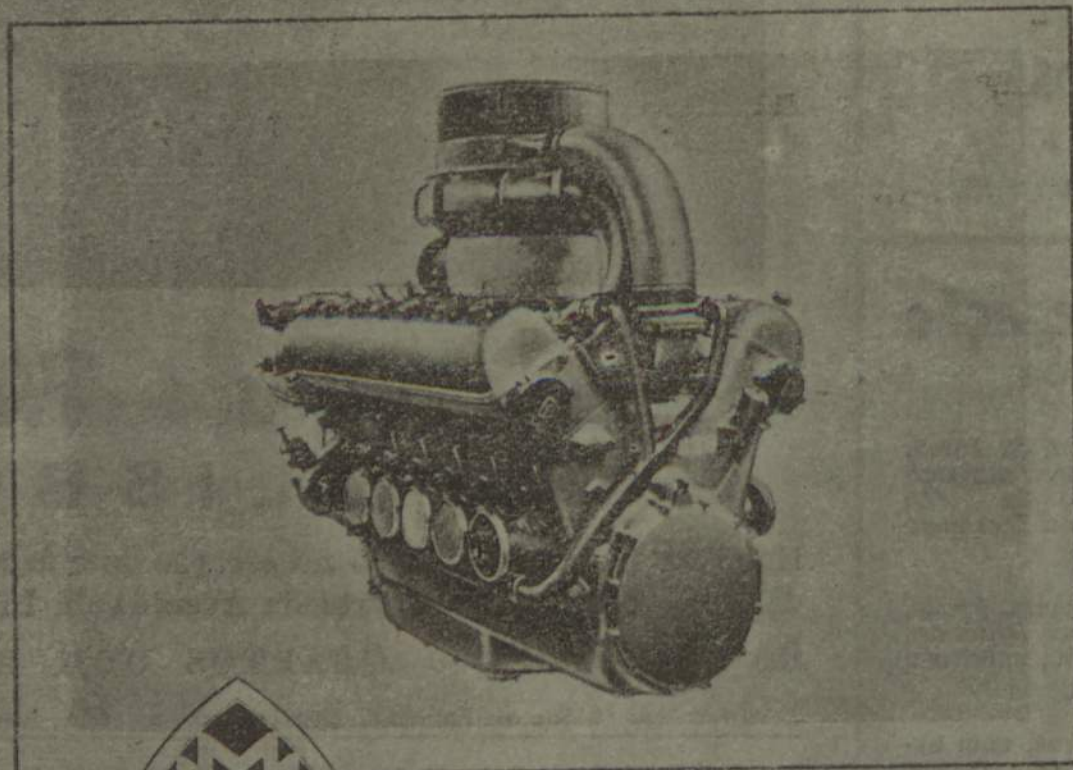
EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.º — PORTO



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



Motor Diesel de 12 cilindros tipo G 6, 650 CV,
n = 1400 r.p.m.

Maybach

ACCIONAMENTOS PARA AUTOMOTORAS

MAYBACH-MOTORENBAU · G · M · B · H · FRIEDRICHSHAFEN

Representante geral para Portugal: SOCIEDADE DE ENGENHARIA
MICHAËLIS DE VASCONCELLOS S. A. R. L. LISBOA, Rua Fialho de Almeida, 1