

3.º do 68.º Ano

Lisboa, 16 de Abril de 1955

Número 1616

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

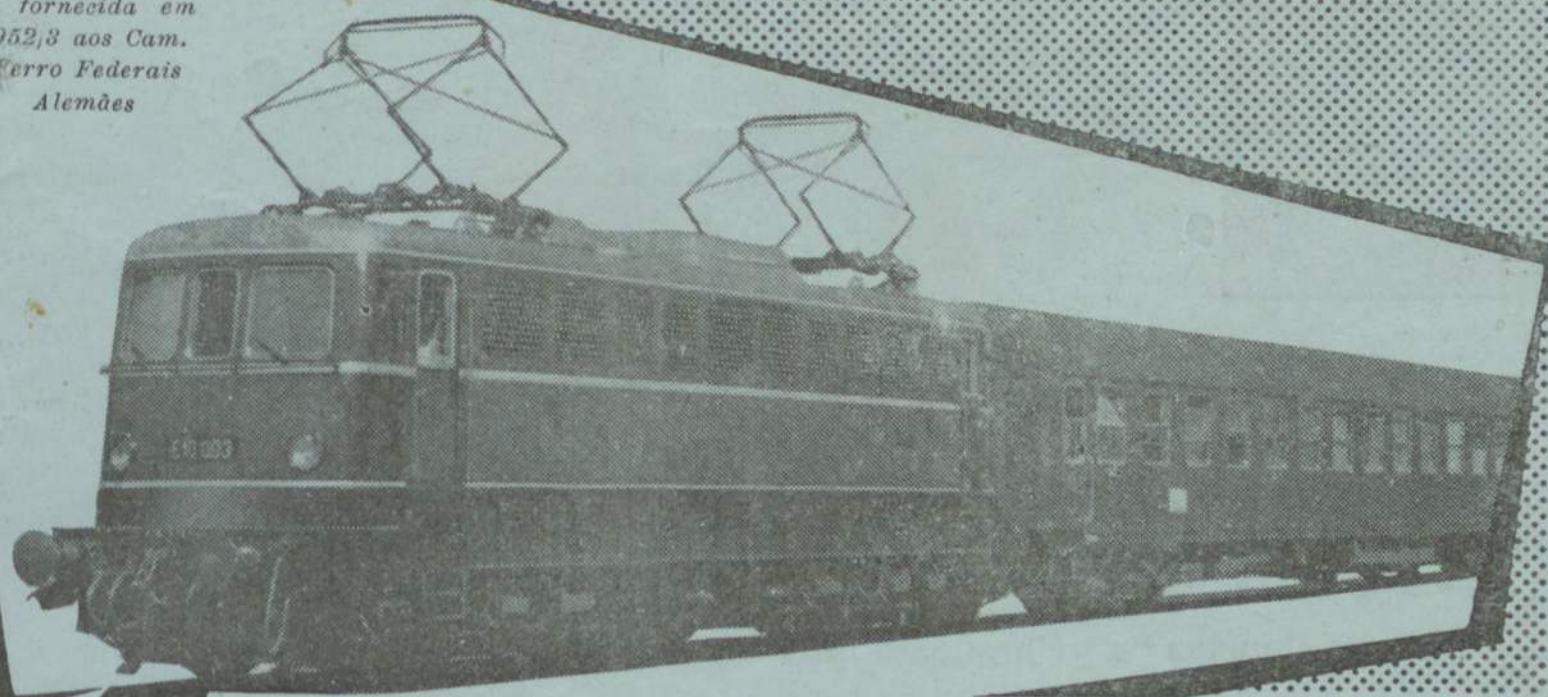
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
C A M I N H O S D E F E R R O

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 2 0158—LISBOA

Locomotiva eléctrica
fornecida em
1952,3 aos Cam.
Ferro Federais
Alemães

HENSCHEL



Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, fins industriais e de construção
Locomotivas a vapor sem fogo / Locomotivas de condensação HENSCHEL
Locomotivas eléctricas / Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors
Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN em KASSEL

REPRESENTANTE: **CARLOS EMPIS** • RUA DE S. JULIAO, 23 • LISBOA

SOCIEDADE GERAL

— DE —

Comércio, Indústria e Transportes

CARREIRAS REGULARES:

Norte da Europa / S. Tomé e Príncipe / Congo Belga e Angola

Metrópole / Cabo Verde e Guiné

Metrópole / S. Tomé e Príncipe e Angola

Anvers / Portugal

///

Tramping — Consignações — Trânsitos
Serviço de Reboques Fluviais e de Alto Mar
Lanchas — Fragatas — Batelões

///

Escritórios: Rua do Comércio, 39 — Lisboa — Telef. 26314 ' 26315

Agência no Porto: Rua Sá da Bandeira, 82 — Telef. 27353



Válvulas Rectificadoras
Triodos de Emissão

para emissores de fraca potência * Aparelhos terapêuticos
de ondas curtas * Geradores industriais.

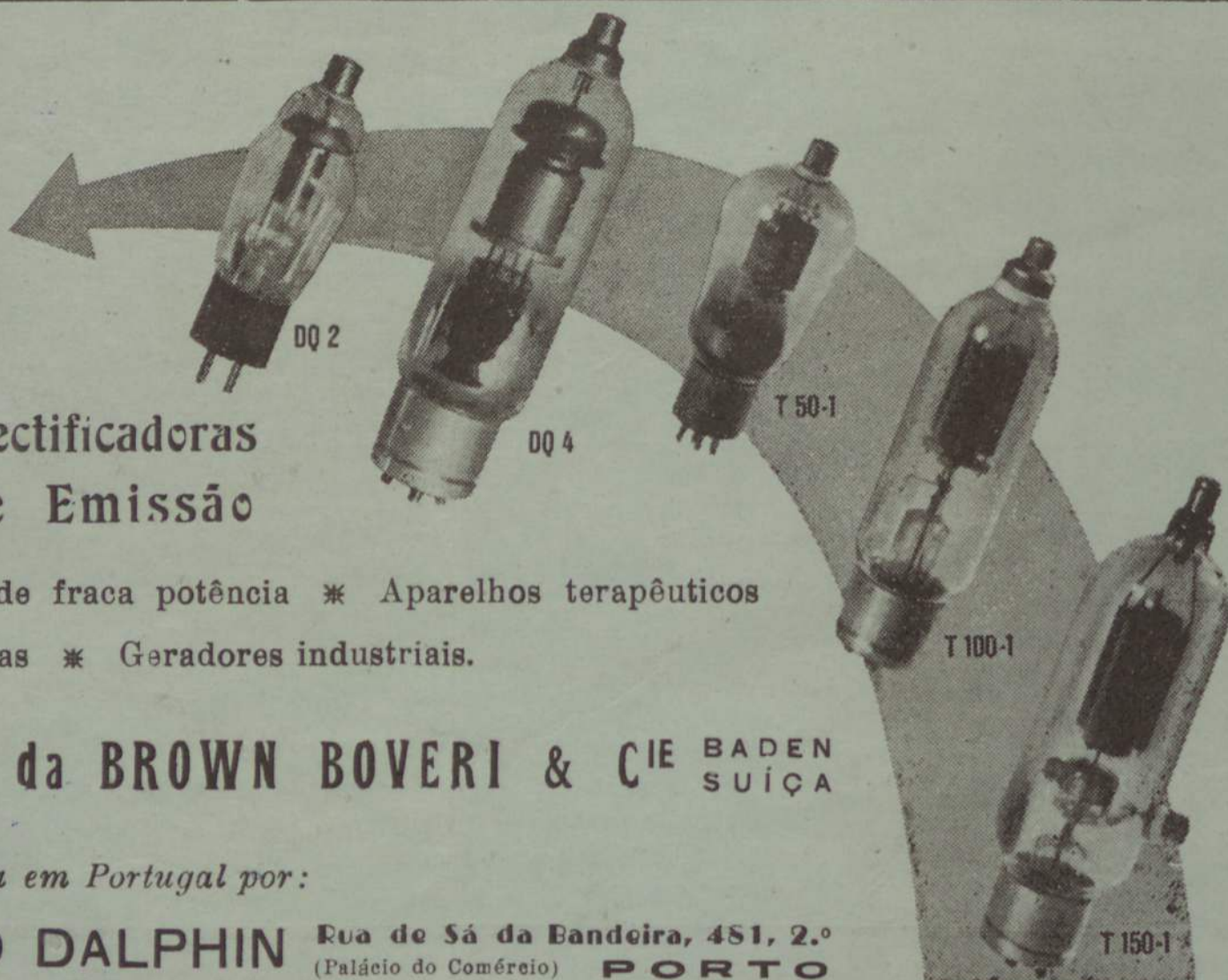
Construção da BROWN BOVERI & C^{IE} BADEN
SUIÇA

Representada em Portugal por:

EDOUARD DALPHIN Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º
(Palácio do Comércio) **PORTO**

Preços vantajosos. Segurança de serviço. Rendimento elevado. Longa duração utilizável até ondas muito curtas
Para cada potência de emissão o tipo de válvula que mais convém. Fornecimento rápido.

*Peça V. Ex.^a indicações sobre a aplicação adequada das nossas válvulas nos vossos
emissores de ráiodifusão*



Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

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

Agentes no Norte: MATTOS CERQUEIRA, Lda., R. de Santo António, 145, 1.º — Telef. 23494 — Porto
Delegado em Espanha JUAN B. CABRERA, Apartado 4069 Madrid

1616

16 — ABRIL — 1955

ANO LXVIII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre).

Ultramar 72\$00 (ano).

Estrangeiro £ 1.00.

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

GUERRA MAIO
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
Professor VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

COLABORADORES:

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ
Brigadeiro ALEXANDRE DE MORAIS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
ANTÓNIO MONTÊS
Dr. MANUEL MÚRIAS
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNEs



S U M Á R I O

Contributo para a análise qualitativa do tráfego de passageiros por caminho de ferro, pelo <i>DR. ROGÉRIO ALBERTO TORROAIS VALENTE</i>	75
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	81
Brindes e Calendários	81
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	83
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	84
4.ª Romagem dos Antigos Combatentes a Flandres e Londres	85
Casa da Imprensa	85
Electrificação das linhas Lisboa-Sintra e Entroncamento	86
Imprensa	86
Parte Oficial	88



Contributo para a análise qualitativa do tráfego de passageiros por caminho de ferro

Pelo DR. ROGÉRIO ALBERTO TORROAIS VALENTE

(CONCLUSÃO)

Temos assim documentação quantitativa de uma faceta daquilo que os franceses, sugestivamente, apelidaram de *écrémage* (desnatação do tráfego), e que contribui para a alteração dos termos de equilíbrio idealizado de início para o caminho de ferro com um sistema tarifário baseado na diferenciação de preços.

Vejamos, para finalizar esta análise da caracterização por classes, qual o panorama de algumas redes europeias neste capítulo, em comparação com o da nossa rede.

QUADRO VIII

Distribuição do tráfego global, por classes, em 1953 (em percentagem do total de passageiros transportados)

Caminhos de Ferro	1.ª el.	2.ª el.	3.ª el.
Caminhos de Ferro Franceses (S. N. C. F.).	0,5	5,7	93,8
Caminhos de Ferro Espanhóis (RENFE) (a)	2,4	11,1	86,5
Caminhos de Ferro Belgas (S. N. C. B.)	0,05	5,51	94,44
Caminhos de Ferro Suíços (C. F. F.) . .	0,1	5,2	94,7
Caminhos de Ferro Holandeses (N. S.). .	0,1	6,6	93,3
Caminhos de Ferro Italianos (F. S.) . . .	0,6	7,6	91,8
Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.)	1,9	5,0	93,1

(a) Não estão aqui considerados os portadores de bilhetes de assinatura. Isto justifica o melhor aproveitamento, só aparente, das classes superiores.

Verificamos assim uma enorme semelhança nas formas de distribuição. Em face disto se tornam compreensíveis as modernas tendências da quase generalidade dos Caminhos de ferro ocidentais europeus no tocante à política da redução de classes, da qual também temos compartilhado.

7. A caracterização do tráfego de passageiros com base no «percurso médio». Diferenciações regionais e tarifárias. Comparações no plano internacional.

Embora à primeira vista tal não pareça, presta-se o índice estatístico denominado «percurso médio» a algumas considerações.

Em primeiro lugar, verificamos que o percurso médio geral de cada passageiro na rede da C. P. (isto é, a média atribuível ao tráfego global, sem diferenciações tarifárias, de classes ou sazonais) se situa actualmente entre 27 e 28 km.:

QUADRO IX

Evolução do percurso médio geral de cada passageiro no último quinquénio (em km)

1950 . . .	27,4
1951 . . .	27,0
1952 . . .	28,2
1953 . . .	28,0
1954 . . .	27,6

Entretanto, estas médias muito gerais são uma síntese de situações assás diferenciadas que na rede da C. P. se verificam, consoante variadas circunstâncias. Evidenciar algumas dessas situações ajudar-nos-á melhor a compreender as características do tráfego respectivo.

E assim, vejamos o que se passa no que se refere a agrupamentos tarifários e por classes.

QUADRO X

Percursos médios de cada passageiro (em Km) por agrupamentos tarifários e por classes, com base nos dados do ano de 1953

	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	Conjunto das três classes
Tarifa Geral	149,1	110,8	52,5	60,3
Tarifa de Tranvias	18,9	20,7	14,7	15,0
Tarifa de Assinaturas	25,8	14,5	14,9	14,9
Outras Tarifas	246,7	231,0	39,0	60,5
Total	135,0	53,0	24,9	28,0

Consoante as tarifas e as classes, se dão conta assim de tipos de tráfego nitidamente diferenciados, que oscilam entre os limites de cerca de 250 km. até menos de 15 km.

Duas grandes categorias de passageiros se podem, todavia, distinguir: uma, de percursos médios nitidamente baixos, formada pelos utentes dos comboios tranvias e pelos portadores de bilhetes de assinaturas, com percursos médios oscilando entre 15 km e 25 km, números redondos; outra, englobando os passageiros transportados ao abrigo da Tarifa Geral e da maior parte das outras tarifas (tarifas de bilhetes de veraneio, de bilhetes de fim de semana, etc.), em que os percursos médios são, em regra, substancialmente maiores, entre 40 km. e 250 km, números redondos.

Mais ainda: quanto a percurso médio do tráfego de passageiros, a dois números-guias fundamentais nos deveríamos reportar e não a um *geral*, para fundamentar estudos. Seriam eles o percurso médio do tráfego essencialmente local, caracteristicamente «quotidiano-ocupacional» (cifrado em cerca de 15 km) e o percurso médio do tráfego não local (cifrado em cerca de 60 km). O primeiro correlaciona-se com um tráfego de baixo coeficiente de elasticidade (procura muito rígida); o segundo correlaciona-se com um tráfego de coeficiente de elasticidade mais elevado (procura menos rígida), mais consequente dos negócios e do turismo.

Mas aprofundemos um pouco mais ainda a análise dos percursos médios quanto aos agrupamentos dos passageiros transportados ao abrigo da Tarifa Geral e das outras tarifas, visto, por seu turno, congregarem

uma série de tráfegos sobre os quais é possível fazer distinção (por um lado, os passageiros com bilhetes inteiros, meios e quartos da Tarifa Geral, por outro, os passageiros de algumas tarifas especiais).

Os dois quadros seguintes dão-nos tais indicações:

QUADRO XI

Percursos médios de cada passageiro (em km), portador de bilhete da Tarifa Geral, com base nos dados do ano de 1953

	Conjunto das três classes
Bilhete Inteiro	62
Bilhete Meio	102
Bilhete Quarto	27

Como se verifica, para os portadores de bilhetes meios e quartos (no conjunto, representando cerca de 25% dos passageiros transportados ao abrigo da Tarifa Geral) o percurso médio já se afasta apreciavelmente de 60 km., média constante do Quadro X.

QUADRO XII

Percursos médios de cada passageiro (em Km) transportado ao abrigo de algumas tarifas especiais, por classes, com base nos dados de 1953

	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	Conjunto das três classes
Tarifa de Veraneio	276	276	288	281
Tarifa de Fim de Semana	101	137	100	113
Tarifa de Livretes Quilométricos	204	202	187	193
Tarifa de Feiras, Romarias e Festividades	90	103	45	46
Tarifa de Mercados	19	28	16	16

Os dados deste quadro confirmam-nos assim que no designado grupo «Outras Tarifas» existem umas em que o percurso médio dos seus utentes atinge valores elevados (o caso das Tarifas de veraneio, de livretes quilométricos e de fim de semana); outras em que o percurso médio atinge valores baixos, em tudo semelhantes aos das zonas de tranvias (é o caso da Tarifa de Mercados), e outras ainda em que o per-

curso médio se situa em nível intermédio ao dos referidos valores (é o caso da Tarifa de Feiras, Romarias e Festividades).

Uma outra faceta de análise do percurso médio estaria nas diferenciações regionais.

A carência de dados não nos permite senão uma análise restrita, mas que, mesmo assim, evidencia nítidas diferenças entre o Norte, o Centro e o Sul do País.

Assim, segundo dados de 1950, chegamos à conclusão de que o percurso médio de um passageiro transportado ao abrigo da Tarifa Geral (que melhor exprime o valor do tráfego não local) se cifrava em relação às então chamadas redes do Minho e Douro, e Sul e Sueste, em 35,3 km e 65,9 km, respectivamente.

Na rede ferroviária do Centro do País (a chamada Antiga Rede, acrescida de algumas linhas incorporadas em 1947, tal como as da Beira Alta e do Vale do Vouga) o referido percurso era de 56 km.

Quer dizer: o percurso médio no Sul do País é aproximadamente duplo do que se verifica no Norte do País.

Natural era a verificação destes resultados, dadas as características demogeográficas do nosso País, mormente nos aspectos de densidade populacional e de tipo de povoamento.

Os maiores percursos médios da região ao sul do Tejo serão decerto fortemente influenciados por aquele tipo de povoamento a que o Prof. Amorim Girão designa curiosamente, em linguagem *sideral*, por «povoamento-constelação», tal como os menores percursos médios da região ao norte do Douro serão produto da influência do «povoamento-nebulosa» da região de Entre Douro - e - Minho ou do Noroeste. A vasta região entre o Douro e o Tejo revela-se uma zona de transição.

Não terminaremos estas considerações sobre o percurso médio sem uma alusão às comparações no plano internacional.

O percurso médio é um índice estatístico que reflecte, além da natural propensão para viajar, uma série de condições geográficas, principalmente no tocante à den-

sidade populacional e à densidade da malha ferroviária.

A interferência dessas múltiplas condições gera um determinado percurso médio mas cuja grandeza não constitui só por si, quanto a nós, índice de maior ou menor valia do tráfego da respectiva rede.

Tal impressão nos fica com o quadro que a seguir publicamos, em que figuram alguns países europeus por ordem decrescente de percursos médios gerais ferroviários:

QUADRO XIII

Percursos médios gerais ferroviários, densidades populacionais e densidades ferroviárias de alguns países europeus

Países e respectivas redes ferroviárias	Percurso médio geral ferroviário (Km)	Densidade populacional (hab, Km2)	Densidade ferroviária (m de via/ Km2)
ROMÉNIA (Caminhos de Ferro Romenos)	133	69	62
GRÉCIA (Caminhos de Ferro do Estado)	98,2	59	13
ESPAÑA (RENFE)	69	56	36
ITÁLIA (F. S.)	57,5	156	92
FINLÂNDIA (Caminhos de Ferro do Estado)	53	12	22
FRANÇA (S. N. C. F.) . . .	52,2	77	151
TURQUIA (Caminhos de Ferro do Estado)	52,1	28	12
SUÉCIA (Caminhos de Ferro do Estado)	51,7	16	47
JUGOSLÁVIA (Caminhos de Ferro do Estado)	45,7	65	66
CHECOSLOVÁQUIA (Caminhos de Ferro do Estado)	43,7	97	170
HOLANDA (N. S.)	41,2	320	216
NORUEGA (No. S.)	38,2	10	17
HUNGRIA (Caminhos de Ferro do Estado)	37,5	102	123
ÁUSTRIA (Oe. B.)	37,2	83	128
POLÓNIA (Caminhos de Ferro do Estado)	36,2	80	167
GRÃ-BRETANHA (B. R.) . .	34	212	362
BÉLGICA (S. N. C. B.) . . .	33,2	285	428
SUÍÇA (C. F. F.)	29,7	117	153
DINAMARCA (Caminhos de Ferro do Estado)	29,3	101	113
PORTUGAL (C. P.)	28	93	50
ALEMANHA OCIDENTAL (D. B.)	24,5	198	288
LUXEMBURGO (C. F. L.) . .	21,6	117	362

FONTES: «Statistique Internationale des Chemins de Fer», U. I. C. (1953) e «Annuaire Statistique», Nations Unies (1953).

Os países de maior densidade populacional e de maior densidade ferroviária

são os que registam, em regra, percurso médio mais baixo. Algumas excepções aparentes são facilmente explicáveis. A Itália, com uma densidade elevada, regista percurso médio que não é baixo decerto por influência da disposição longitudinal do seu território (a conhecida «bota italiana»), que incita a deslocações mais longas, inclusive do tráfego internacional; a França, cujo dados parecem desarmónicos, consubstancia, afinal, 2 redes de características distintas, as «Grandes Lignes» (sobre as quais o percurso médio atinge mais de 100 km e em regiões onde a densidade populacional é, em regra, inferior a 70 hab./km²) e a «Banlieue de Paris» (sobre a qual o percurso médio é de 13 km e em regiões onde a densidade populacional é elevadíssima); a Noruega, cujos dados parecem também desarmónicos, mas são consequentes da sua densidade ferroviária excepcionalmente diminuta; e Portugal, que, semelhantemente à França, consubstancia também dois tráfegos de características distintas, como já tivemos ocasião de dizer, com percursos médios à volta de 60 km (e em regiões onde a densidade populacional, por vezes, é de menos de 25 hab./km²), e de 15 km. (e em regiões onde as densidades populacionais ⁽¹⁵⁾ vão muitas vezes de 100 hab./km² a mais de 250 hab./km²).

8. A propensão para viajar em caminho de ferro em Portugal e em alguns países europeus

Pelas considerações que precedem é óbvio concluir que o percurso médio é um fraco índice da *propensão para viajar*.

Há causas estranhas a essa propensão que o influenciam marcadamente.

Mais apropriado, embora não traduzindo toda a realidade que desejaríamos, temos o *número de viagens anuais por habitante*.

O quadro seguinte dá-nos o referido índice em relação aos países e redes que mencionámos no quadro anterior, agora alinhados por ordem decrescente do mesmo índice, e no cálculo do qual foi tido em linha de conta um factor correctivo das deslocações dos estrangeiros dentro de cada território:

QUADRO XIV

Número de viagens anuais por habitante, em caminho de ferro, em alguns países europeus

Suíça	41	Noruega	11
Luxemburgo	35	França	11
Checoslováquia	30	Hungria	8
Alemanha	26	Finlândia	8
Bélgica	24	Itália	7,5
Dinamarca	22	Jugoslávia	7
Grã-Bretanha	18	Portugal	5,5
Polónia	18	Espanha	4
Áustria	17,5	Turquia	3
Suécia	15	Roménia	2,5
Holanda	15	Grécia	0,8

Na falta de melhor, servem-nos estes números como índices da *propensão para viajar* no caminho de ferro, a qualquer título, isto é, qualquer que seja o intuito das viagens — de recreio, de negócios, de deslocação entre o local da residência e o do trabalho, etc. — visto que de qualquer desses tipos de deslocação beneficia o caminho de ferro, transformando *prestações de exploração* em *prestações de transporte*.

Sem que nos interessem as várias causas que influem no problema, é fora de dúvida que ainda é bem fraca entre nós a propensão para se viajar em caminho de ferro, pois nos situamos em nível bastante inferior ao da generalidade dos países europeus e, quanto à «amostra» de países que indicamos, só figuramos à frente da Espanha, da Turquia, da Roménia e da Grécia.

Mesmo se entrarmos em linha de conta com a quantidade de passageiros transportados pela Sociedade Estoril (linha de Cais do Sodré a Cascais), cerca de 13 milhões, o índice melhora de 5,5 para 7 viagens por habitante, mesmo assim sem que o nosso País melhore a sua posição relativa.

E tenha-se em conta que a maioria dos países que figuram com número superior de viagens anuais por habitante dispõem

(15) V. IX Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas Adjacentes em 15 de Dezembro de 1950, Tomo I, editado pelo I. N. E..

de parques automóveis relativamente muito mais importantes do que o do nosso País (em Portugal temos cerca de 100 habitantes para 1 automóvel; em França tem-se 23 habitantes para 1 automóvel; na Suíça 22 habitantes para 1 automóvel; na Grã-Bretanha 18 habitantes para 1 automóvel).⁽¹⁶⁾

A comparação da nossa «intensidade do tráfego de passageiros» (quantidade de passageiros-quilómetro por quilómetro de linha) com a de outros países europeus também nos confirma a fraca propensão que entre nós existe para deslocações em caminho de ferro (na Suíça esse índice cifra-se em mais de 2 milhões; na Itália e na Grã-Bretanha em mais de 1 milhão; em Portugal unicamente em cerca de 355 mil)⁽¹⁷⁾.

Parece-nos interessante pôr em confronto o número de viagens, entre nós, pelo caminho de ferro, e pela camionagem.

Se nos cingirmos ao número de passageiros oficialmente atribuído ao tráfego das carreiras regulares, interurbanas, encontramos a média de 4 viagens por habitante. Mas, como aqueles números estão longe de significar a totalidade dos transportes públicos por estrada (não incluem o tráfego ocasional, isto é, os transportes de aluguer, as carreiras eventuais, etc., enquanto os dados do caminho de ferro incluem o tráfego total, seja regular seja ocasional), além de possíveis deficiências do apuramento, por defeito, supomos que andaremos mais perto da verdade aumentando o número de passageiros transportados em mais 50%. Encontraremos assim a média de 6 viagens por habitante.

E se somarmos a média obtida para o caminho de ferro (já incluída a quota-parte

da linha de Cais do Sodré a Cascais) com a relativa à camionagem teremos o total de 13, mesmo assim ainda inferior à média (exclusivamente ferroviária, note-se bem) de um apreciável número de países europeus, alguns deles, como atrás dissemos, com número de habitantes por automóvel muito inferior ao do nosso País.

Tudo isto nos parece confirmativo da fraca propensão para viajar no nosso País com utilização de transportes públicos⁽¹⁸⁾.

9. Conclusões

As considerações que repartimos pelos números anteriores não constituem mais do que um ensaio sobre um capítulo, a nosso ver importante, da Economia dos Transportes — a *Procura nos transportes terrestres*.

Capítulo vasto, como se pode depreender, e que só pode ser desvendado, gradualmente, na medida em que se for dis-

(18) Nem outra coisa seria de esperar com a baixa capitação de rendimento nacional que nos cabe, das mais baixas dos países europeus, o que determina a classificação do nosso país no grupo dos países subdesenvolvidos.

Parece-nos até interessante apresentar aqui os agrupamentos dos principais países da Europa de que se conhecem elementos quanto ao rendimento nacional segundo os cálculos efectuados pela O. N. U., para devido confronto com a relação do Quadro XIV:

Países de rendimento por habitante de 600 a 900 dólares: Suíça, Suécia, Inglaterra e Dinamarca;

Países de rendimento por habitante de 450 a 600 dólares: Noruega, Bélgica, Luxemburgo, Holanda, França e Islândia;

Países de rendimento por habitante de 300 a 450 dólares: Irlanda, Checoslováquia, Finlândia, Alemanha Ocidental, U. R. S. S., Polónia;

Países de rendimento por habitante de 200 a 300 dólares: Hungria, Itália e Áustria;

Países de rendimento por habitante de 100 a 200 dólares: Espanha, Bulgária, Portugal, Jugoslávia e Grécia.

(Vide, para maior pormenorização, além de *Statistical Papers*, da O. N. U., também, por exemplo, o trabalho *Estrutura da Economia Portuguesa*, pelos Drs. Francisco Pereira de Moura, Luís Maria Teixeira Pinto e Manuel Jacinto Nunes, no n.º 14 da *Revista do Centro de Estudos Económicos*, do Instituto Nacional de Estatística, 1954).

(16) Dados extraídos de *The Motor Industry of Great Britain 1954*, publicação da *The Society of Motor Manufacturers and Traders Ltd.* de Londres. Considerados somente os carros ligeiros para transporte de pessoas. Se no que refere a Portugal considerarmos também as camionetas, autocarros, etc., a média desce para 88 habitantes por veículo.

(17) Vide *Boletim Estatístico do Tráfego Ferroviário*, de Fevereiro de 1953, pg. 23, editado pela C. P.

pondo de dados estatísticos aceitáveis. Por isso mesmo, quanto a nós, o papel importante, diremos mesmo essencial, que a acção estatística terá a desempenhar previamente para que seja possível desenvolver certos estudos deste género.

E essa acção estatística bem poderia ser levada a efeito por uma coordenação de esforços dos serviços do Instituto Nacional de Estatística com os do Ministério das Comunicações e os das empresas de transportes terrestres, já que a uns e outros poderão aproveitar os informes apurados.

Julgamos dever citar, a propósito, a notícia que ainda recentemente nos chegou sobre um interessante inquérito levado a efeito em França pela S. N. C. F., «Comment ont voyagé les hommes d'affaires français en 1953» ⁽¹⁹⁾. Este inquérito por sondagem, efectuado durante cerca de um mês junto de mais de 1 milhar de homens de negócios espalhados por diversas cidades francesas, e previamente seleccionados, permitiu concluir, entre múltiplos e preciosos informes *(sic)*:

— sobre a natureza exacta da clientela de homens de negócio do caminho de ferro (comércio, situações comerciais 47%; indústria 38,5%; profissões liberais 7,5%; banca e seguros 6%; diversos 1%);

— sobre as necessidades desta clientela (repartição das suas viagens, em percentagem, por modos de transporte);

— sobre a opinião que esta clientela tem do caminho de ferro e dos seus diferentes serviços;

— sobre as relações mais frequentes desta clientela, etc., etc.

Também em nossa opinião os inquéritos por sondagem poderiam fornecer-nos em múltiplos sectores esclarecimentos preciosos.

E, para terminarmos, resta-nos só agora proceder a uma ligeira recapitulação das considerações produzidas nos números anteriores e emitir algumas conclusões:

1) A análise qualitativa do nosso tráfego de passageiros revela-nos que ele se divide em núcleos definidos, alguns de importância relativa considerável. A esses núcleos correspondem tipos distintos de clientela.

2) Uma ilação desde logo a tirar é a de que com uma gama tão nítida de clientela, de géneros de vida e economias diferentes, se há-de assistir decerto a diferentes reacções de procura de cada um dos respectivos núcleos, de per si, traduzidas por distintos coeficientes de elasticidade ⁽²⁰⁾. O problema das elasticidades da procura só ficará, pois, a nosso ver, bem determinado se se tiver em conta esse pormenor, a completar as determinações de coeficientes de elasticidade médios por cada rede. É assunto a que pensamos dedicar oportunamente a nossa atenção.

3) Feito o apuramento e a ordenação dos grandes núcleos de clientela dos comboios de passageiros, revela-se-nos — e sem contar com as gratuidades de transporte — um enorme «peso» de clientela de preços reduzidos, sintetizado no facto de só 19 a 20% dos passageiros transportados pagarem o preço inteiro da Tarifa Geral, beneficiando os restantes 80 a 81% de preço reduzido. E os momentosos problemas económico-financeiros do caminho de ferro, além do mais, não podem, a nosso ver, deixar de ser equacionados à luz desta grande realidade, tal como o já estão sendo em outros países, alguns dos quais referimos. Mor-

(20) Como é sabido da Teoria Económica, dada uma função de procura $x = f(p)$, sendo x as quantidades e p os preços, o coeficiente da elasticidade da procura exprime-se por

$$\epsilon = - \frac{Ex}{Ep} = - \frac{\frac{dx}{x}}{\frac{dp}{p}} = - \frac{dx}{dp} \cdot \frac{p}{x} = - \frac{d(\log. x)}{d(\log. p)}.$$

Consoante $\epsilon > 1$, ou $\epsilon < 1$, a procura se denomina elástica ou rígida; se $\epsilon = 1$, as variações relativas das quantidades são proporcionais à dos preços.

(19) Vide *Bulletin d'Information n.º 21 du Centre d'Information des Chemins de Fer Européens (C. I. C. E.)*, pg. 3.

mente, o vultoso tráfego beneficiado com as chamadas «tarifas sociais» deve merecer para o Caminho de Ferro, da parte do Estado, uma atenção muito particular a título de compensação.

4) A análise qualitativa revela que nem a diferenciação de preços por classes nem a diferenciação de preços através de certas tarifas especiais podem desempenhar aquele papel que lhes caberia no equilíbrio financeiro do caminho de ferro dado que os núcleos de clientela que acorrem a essas diferenciações decerto se situam, e se situarão, longe do nível ideal que um estudo aprofundado justificaria.

E a «desnatação» do tráfego a (*l'écrémage*) a que em vários sectores está sujeito o caminho de ferro é a principal causa de alguns níveis baixos (a acção do automóvel particular quanto à queda de aproveitamento das classes superiores, a acção dos autocarros de aluguer e de turismo quanto ao aproveitamento de tarifas de excursões, de fim de semana, de viagens internacionais, etc.).

5) A análise dos percursos médios por agrupamentos tarifários, classes, etc., mostra-nos uma gama de valores, mas estes

podem sintetizar-se em dois números-guias, que atribuímos maior significado do que ao vulgar percurso médio geral: o percurso médio do tráfego essencialmente local (cifrado em cerca de 15 km.) e o percurso médio do tráfego não local (cifrado em cerca de 60 km.).

A notar que a grande massa de tráfego (preços reduzidos) corresponde ao primeiro destes percursos médios.

6) Na escala europeia, os possíveis utentes da rede ferroviária nacional figuram com um fraco índice de viagens anuais, revelador de fraca *propensão para viajar* a qualquer título. E com uma procura que se situa a um nível tão afastado do que seria para desejar, ficam necessariamente afectadas a rendabilidade e a produtividade do caminho de ferro. É legítimo concluir, pois, que os problemas a este concernentes, na parte de passageiros, se encontram rodeados, entre nós, de maiores dificuldades, em comparação com outros países europeus — pormenor de que não podem alhear-se os Poderes Públicos quando apreciam e resolvem problemas que, directa ou indirectamente, apresentam conexão com a economia ferroviária.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Num dos seus últimos números o semanário «O Debate» referia-se à «Gazeta dos Caminhos de Ferro» nos seguintes termos, que, com os nossos melhores agradecimentos, passamos a arquivar:

«A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», dirigida pelo nosso prezado colaborador e amigo sr. Carlos de Ornellas, publicou um número especial dedicado à entrada do novo ano.

Entre outros, colaboram neste número os srs.: General Raúl Esteves, Jayme Gallo, Humberto Cruz, Jorge Ramos, Rebelo de Bettencourt, Cláudio C. de Oliveira Guimarães.

Revista dedicada exclusivamente aos problemas dos caminhos de ferro portugueses e estrangeiros, não deixa, todavia, de abordar criteriosamente e com perfeito conhecimento dos assuntos, toda a espécie de transportes, continuando assim a manter a sua tradição, que muito a tem prestigiado, bem como o seu director.

Literariamente a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» dá-nos ainda o prazer da leitura de trechos dos melhores escritores portugueses».

—Por ocasião da entrada da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» em novo ano de publicação, muitos foram os nossos amigos que, pessoalmente, por carta ou telegrama, nos apresentaram cumprimentos de felicitações.

De entre as pessoas e entidades que tiveram a gentileza de nos enviar cumprimentos, desejamos arquivar muito especialmente os seguintes nomes: Prof. Doutor João Faria Lapa, chefe da Divisão Comercial da C. P.; Direcção e Administração da Escola Académica; escritor Silva Bastos; Luís Trindade, subdirector de «O Setubalense».

BRINDES E CALENDÁRIOS

Da firma Cruz, Sousa & Barbosa, Ld.^a, do Porto, recebemos um lindo calendário, com a vista Panorâmica da capital do Norte, reproduzida de um quadro de H. Duncalf, de 1794.

Agradecemos a gentileza da oferta.

—Da firma portuense Couto, Ld.^a recebemos, por amável oferta, um termómetro destinado à propaganda da pasta medicinal «Couto».

Agradecemos.

O GRUPO BRITÂNICO...

*...é sinónimo
de alta qualidade e
manutenção económica*

GRUPO BRITÂNICO

**ENGLISH ELECTRIC
EXPORT & TRADING CO., LTD.**

Representantes:

MONTEIRO GOMES, LIMITADA
Rua de Cascais, 47 — LISBOA — Tel. 37083

**METROPOLITAN VICKERS
ELECTRICAL EXPORT CO., LTD.**

Representantes:

E. PINTO BASTO & C.^ª LDA.
Av. 24 de Julho, 1 — LISBOA — Tel. 31581

**B. I. C. CONSTRUÇÃO PORTUGUESA,
S. A. R. L.**

Associada da

**BRITISH INSULATED CALLENDER'S
CONSTRUCTION CO., LTD.**

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Segundo as últimas estatísticas, a Itália transformou o ano passado, em perfume, 2.600 toneladas de botões de laranjeira e 1.300 de folhas de rosa.

(Da revista *Air de Paris*)

Chi-Lo-Fu, delegado da China à Conferência Internacional efectuada em Genebra, foi vendedor de gravatas em Barcelona.

(De *La Clave* — S. de Chile)

Na Inglaterra está em crescente desenvolvimento um novo desporto: corridas de carrinhos de bebés impulsionados por patinadores. Transportam um adulto que leva a cabeça protegida por um capacete.

(De *The Arizona Republic*)

Em França revelou-se uma escritora de onze anos: Anne Brailard, autora de «Dandinete», que já atingiu 10 mil exemplares. Para escrever o livro tornou-se má aluna na escola, mas hoje é uma celebridade.

(Do *Diário Portenho*—Valparaíso)

Segundo anuncia o Departamento do Ministério de Bem-Estar Japonês, por cada ser humano que vive no Japão existem três ratos. Comem tanta quantidade de arroz como aquela que o país importa anualmente.

(*Le Pays Roannais*—Rouen)

Em Knightsbridge, arredores de Londres, uma senhora que acabava de entrar num autocarro verificou que não tinha dinheiro suficiente para pagar a passagem. A empregada do autocarro aceitou amavelmente 4 bolos e um convite para tomar o chá um domingo à tarde como pagamento do bilhete.

(De *Echo-Dimanche*—Oran)

Um médico americano descobriu que é o fígado e não o coração o órgão que regula os sentimentos amorosos. Quando o fígado se encontra em condições precárias o namorado mostra-se frio e irascível.

(De *Connaissance*—Paris)

O arqueólogo alemão dr. Breisky procedeu ao estudo da múmia de um jovem índio recentemente descoberta no alto de uma montanha quase inacessível próximo de Santiago do Chile. Teria sido uma criança de alta linhagem social do antigo império incaico. Junto da múmia foram encontradas oferendas evidentemente procedentes de Cuzco, tais como pequenas figuras antropomórficas de prata. O jovem foi sepultado vivo no decorrer de uma cerimónia litúrgica.

(De *La Résistance de l'Ouest*—Nantes)

Em Lima há uma criança de 8 anos, Palmenes Nazva, que frequenta já os preparatórios da Universidade e tem extraordinária facilidade para o cálculo mental.

(De *Aurora de Chile*—Santiago)

Durante pesquisas históricas, foi descoberta uma pista segundo a qual o rei Erik XIV da Suécia (século XVI) teria sido envenenado por um irmão menor, crime que ficaria oculto até aos nossos dias. Está sendo providenciada a inumação dos restos mortais do monarca com o objectivo de verificar a possibilidade de um exame cuidadoso.

(De *La Revue Neuve*—Paris)

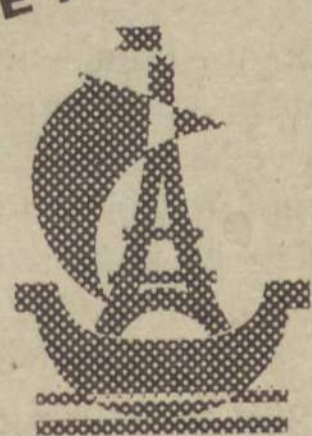
Depois de dois anos de pesquisas nos arquivos da Chancelaria de Viena o paleógrafo austríaco Enepelsides conseguiu encontrar entre os documentos que pertencem à família imperial dos Hasburgos o testamento de Andreas Palcologos, último pretendente ao trono de Bizancio: o pergaminho conta 350 anos.

(De *Sunday Picture*—Londres)

Na Nova Islândia o carcereiro John Hall foi condenado a seis meses de prisão porque todos os meses concedia «licenças» aos presos para visitarem de noite a família. A um, que tinha a namorada mais longe, também alugava a sua própria bicicleta.

(De *The Singapore Standard*)

VISITE A



FEIRA DE PARIS

14 a 30 de Maio

A MAIOR CONCENTRAÇÃO
DA INDÚSTRIA MUNDIAL

FACILIDADES AOS VISITANTES

INFORMAÇÕES

Rua Victor Cordon, 12 — LISBOA

Telef. 31915

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Portugal perante o Brasil e a sua velha aliada

Dentro de poucos dias, Portugal receberá, festivamente, a visita do Chefe do Estado da grande nação brasileira. No próximo mês de Outubro, o sr. general Craveiro Lopes visitará a Inglaterra, a convite da Rainha Isabel II. Os dois acontecimentos não só se aproximam, tão curta é a distância que os separa, como se revestem de um especial e alto significado político, pois tanto uma como a outra visita têm por objectivo a consolidação de velhas amizades.

Se nas relações luso-brasileiras fala mais alto, com tom impressionante e afectivo, a voz familiar do sangue; nas relações entre Portugal e a Inglaterra impõe-se, como exemplo único na história diplomática da Europa, uma aliança quase seis vezes secular.

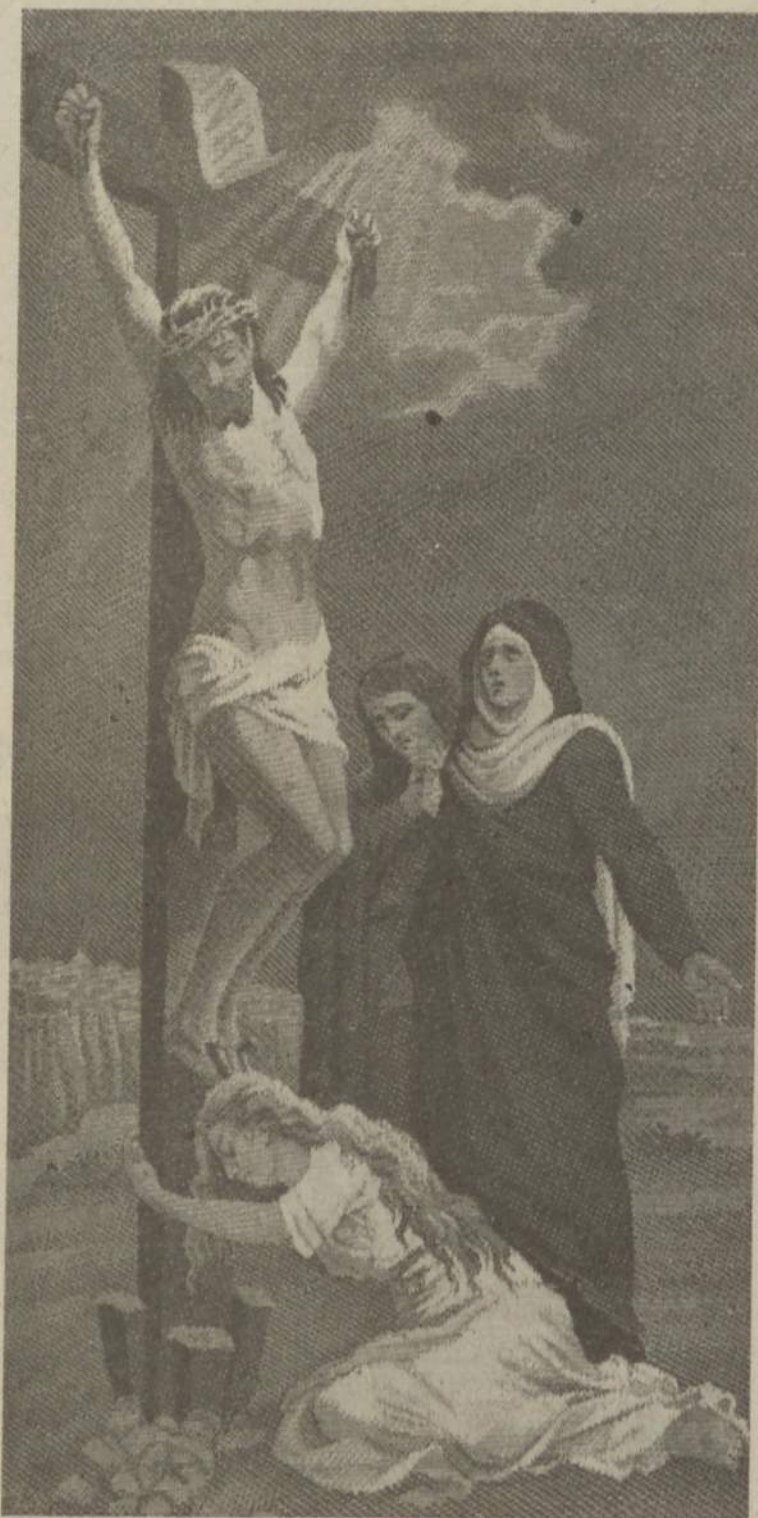
A comunidade luso-brasileira é uma das realidades mais vivas e gloriosas de que todos nos orgulhamos, pois nunca um português se sentiu estrangeiro em terras brasileiras, e, do mesmo modo, um brasileiro, ao chegar a Portugal, é em terra amiga e irmã que se encontra.

Com a visita do sr. Presidente da República, general Craveiro Lopes, à Inglaterra, remoja-se uma velha aliança e uma velha amizade.

Lembremos, a propósito, que foi com uma ilustre dama inglesa, D. Filipa de Lencastre, que D. João I se consorciou, no Porto, em 1386. Foi um casamento feliz para Portugal, pois dele proveio aquela ínclita geração, de entre a qual se destaca o Infante D. Henrique que, embora portuense pelo nascimento, ficou na história dos descobrimentos marítimos com o nome de Infante de Sagres.

Pintores franceses em Portugal

Com o patrocínio do sr. embaixador da França, inaugurou-se, no salão da Agência Havas, uma exposição de pintura, desenho e caricatura, da autoria de artistas franceses residentes no nosso país. É digna de visita esta exposição, onde vimos trabalhos de alto nível artístico. Lisboa, Seixal e outros pontos de interesse pictórico e turístico mereceram a homenagem de vários pintores. Agradeçamos essa expressiva e bela homenagem.



«Cristo no Calvário», cópia de um quadro italiano

VIDA

*Volta a cara para a vida
e deixa dormir as sombras.*

*Quantas estrelas já mortas,
e a luz ainda caminha
para chegar aos teus olhos.*

*Tanto tempo que passou...
Tanto tempo que há-de vir!*

*Pobre de quem inda julga
que pode fechar as horas
na concha da sua mão.*

ARMANDO CORTES-RODRIGUES

4.^a Romagem dos Antigos Combatentes a Flandres e Londres

A Comissão Organizadora das Romagens de Antigos Combatentes à Flandres resolveu prolongar a viagem da próxima Romagem até Londres, em visita de homenagem aos Antigos Combatentes Britânicos que se bateram na Flandres ao lado das tropas do C. E. P.

Os Camaradas Antigos Combatentes que quiserem tomar parte na Romagem podem desde já inscrever-se, dirigindo-se ao Secretário da Comissão, Sr. Carlos d'Ornellas, Rua da Horta Seca, 7-1.^o-Lisboa (Tel. 2 7520). Cada A. C. pode fazer-se acompanhar de duas pessoas de família. O número de inscrições é limitado a 50, lotação da carruagem especial atrelada ao «Sud-Express».

Itinerário previsto — Maio, 11: Partida de Lisboa (Santa Apolónia) no «Sud-Express» às 12,58; 12 - chegada a Paris às 18,40; 13 - Part. de Paris às 9,27; chegada a Lille às 12,38; 14 - Romagem à campa de M. Jean Descamps; 15 - Part. em autocarros para Lacouture; cerimónias em Lacouture (9 h.); regresso a Lille; inauguração do «Square du Portugal» (16 h.); 16 - Part. para Calais às 13,20; cheg. a Calais às 15,05; embarque para Dover às 16,05; cheg. a Dover às 17,25; cheg. a Londres às 19,50.

Prevê-se a permanência em Londres nos dias 17 e 18, e a partida em 19.

Execução da viagem — A viagem de ida é em grupo, de Lisboa a Londres, com bilhete colectivo. A de regresso é individual, podendo cada romeiro demorar-se em Londres ou em qualquer localidade do percurso da volta; validade do bilhete individual — 60 dias.

Inscrição — A inscrição só se torna definitiva mediante o pagamento de Esc. 4.000\$00, compreendendo: a importância da viagem de ida (colectiva) e volta (individual) Lisboa-Londres, a importância dos alojamentos previstos em Paris (na ida), Lille e Londres (até 19), a importância dos transportes em autocarro de Lille a Lacouture e regresso, e os transportes locais, entre as estações de caminho de ferro e os hotéis.

As despesas de alimentação são por conta de cada romeiro, excepto os pequenos almoços incluídos nos preços do alojamento.

As despesas com flores e outras imprevistas serão rateadas por todos e pagas perante as respectivas contas.

Se houver saldo positivo da importância dos 4.000\$00, paga adiantadamente, será restituído no regresso.

Aceitam-se desistências até dez dias antes da partida, reembolsando-se a importância da inscrição.

Passaportes — Cada romeiro inscrito tem de obter o seu passaporte, válido para Espanha, França e Inglaterra.

Os passaportes têm de ser visados nos respectivos Consulados. Os dos romeiros do Norte, são visados nos Consulados, no Porto. Todos os mais em Lisboa, para o que devem os da Província ser enviados, com a possível brevidade, ao Sr. Carlos d'Ornellas, acompanhados dos respectivos impressos devidamente preenchidos, de duas fotografias de cada pessoa, e dos cartões de identidade da Liga dos Combatentes.

O visto da França deve consignar a validade para a entrada, no regresso de Londres.

Os passaportes visados em Lisboa, serão entregues a cada romeiro, à partida ou durante a viagem de ida.

Os vistos de Espanha e Inglaterra são gratuitos.

A Liga dos Combatentes vai procurar obter a gratuidade

CASA DA IMPRENSA

A reunião da assembleia geral

Reuniu-se a assembleia geral da Casa da Imprensa (Caixa de Previdência de Profissionais da Imprensa de Lisboa) sob a presidência do sr. Artur Portela, secretariado pelos srs. Sáfera da Costa e Afonso Serra, a qual aprovou o relatório e contas da direcção e parecer do conselho fiscal, referentes à gerência de 1954.

Foram proclamados sócios beneméritos da colectividade os srs. tenente-coronel Salvação Barreto, Luís Pastor de Macedo, João Pereira da Rosa, Dr. Manuel Múrias, Dr. Mário Madeira, Dr. José Gonçalves, Dr. João Dinis, comandante Henrique Tenreiro, Dr. J. M. da Silva Boavida Portugal, Afonso Serra, Dr. Norberto Lopes, Américo Covões, Fausto Vilar, Sáfera da Costa, Manuel Nunes Júnior, António Pinto Monteiro, Rogério Perez, Alfredo Gândara, Dr. Mário Neves e Carlos d'Ornelas. Foi também aprovada uma proposta no sentido de serem homenageados os precursores da colectividade.

A assembleia aprovou também uma proposta no sentido de permitir que o restaurante da Casa da Imprensa seja frequentado não só por sócios e famílias, mas por todos os jornalistas, pessoas de família, pessoal das administrações dos jornais e convidados que possuam cartão de convite.

Transportes locais e de todo o País

CARROS PRÓPRIOS

Transportes



Camions para

SIMÕES

cargas de 6.000

a 12.000 quilos

JOSÉ SIMÕES

Rua Pascoal de Melo, 58 — LISBOA

Telefones 51591 - 54012

Escritório: Rua de Arroios, Lote 9 — Porta Sul

do visto de França (a exemplo das romagens anteriores) nos Consulados em Lisboa e Porto.

Em Londres — Será deposta uma coroa na campa do Soldado Desconhecido, na Abadia de Westminster. Estão previstas visitas a estabelecimentos de reeducação de Antigos Combatentes Britânicos, patrocinadas pela *British Legion*.

Indumentária — É facultativo o uso da farda. Recomenda-se, com o traje civil, o uso do barrete de bivaque e do emblema da Liga dos Combatentes, como distintivo da Romagem.

Condecorações, pequenas ou grandes — Uso facultativo, nas cerimónias de carácter oficial.



Assinatura do contrato, vendo-se à cabeceira da mesa o sr. Presidente do Conselho de Administração, Professor Mário de Figueiredo, que tem à sua direita o sr. Engenheiro Espregueira Mendes, Director Geral da C. P., e à esquerda o sr. coronel Mário Costa, Delegado do Governo.

Electrificação das linhas Lisboa-Sintra e Lisboa-Entroncamento

Foi já assinado o respectivo contrato

No dia 6 do corrente, foi assinado o contrato para a adjudicação dos trabalhos da primeira fase da electrificação dos trabalhos das linhas de Lisboa-Sintra e Lisboa-Entroncamento. Por parte da C. P. assinaram o documento os srs. Prof. Dr. Mário de Figueiredo, presidente do conselho de administração, e eng. Mário Costa, administrador-delegado, estando presentes os administradores, srs. conde de Penha Garcia e eng. Nogueira Soares; o director geral, eng. Espregueira Mendes; o secretário-geral, eng. Branco Cabral; o subdirector, eng. Pedro de Brion; os engs. Pinto Monteiro e Valério Vicente; e o dr. Ary dos Santos, chefe dos serviços do contencioso.

Por parte da empresa fornecedora — o Grouperment d'Étude et d'Électrification des Chemins de Fer en Menopase 50 Hz — assinaram os srs. engs. Ludwig, Denávarre, Leyvraz e Angelo Fortes.

Assinado o contrato, o sr. Prof. Dr. Mário de Figueiredo acentuou, num breve mas expressivo

-discurso, que novas perspectivas iam abrir-se, com a electrificação daquelas duas linhas, para a exploração dos caminhos de ferro em Portugal.

O sr. eng. Denávarre afirmou, em resposta, que o grupo adjudicatório se congratulava por ter tido a oportunidade de assinar um contrato de semelhante natureza com uma empresa tão importante como é a C. P. Elogiando, em seguida, os componentes da comissão de electrificação que o acompanharam nos trabalhos da organização do contrato, disse que não podia deixar de se referir á sua competência e espírito de colaboração.

Os trabalhos vão principiar imediatamente.

Imprensa

«Diário da Manhã»

Com a sua edição de 4 de Abril, entrou no 25.º ano de existência o *Diário da Manhã*, órgão da União Nacional.

Ao seu ilustre director, sr. Dr. Manuel Múrias, nosso querido amigo, e a todos os seus colaboradores, apresentamos as nossas cordiais felicitações,



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

End. Teleg. EUROPÊA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos
— Institutos Comercial e Industrial —

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.ª

Rua Bernardino Costa, 47, 1.º — Telef. 23232/4 5

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º — Telef. 31581 (7 llnhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

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

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) — LISBOA

Telefone 66 4972

Material ferroviário

Material circulante — Instalações de derivação

Cabrestantes para manobra de material rolante

Planos inclinados (elevadores)

Placas giratórias — Transbordadores

Locomotivas

Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas

Parafusos, «crapauds» e tirafundos

WIESE & C.ª, L.ª

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone: 3 4331

SAPATARIA



RUA DO AMPARO

A MAIS ECONOMICA DE LISBOA

TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões—às 6 horas

Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações—às 4 horas

Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias—à 1 hora

Dr. Luis Malheiro — Pele e Sífilis — Consultas às 3.ª 5.ª e Sábados, das 14 às 16.30.

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 3 horas

Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas

Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos—às 16 horas

Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 5.30 horas

Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações—às 3 horas

Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5.30 horas

Dr. Pinto Bastos — Bôca e dentes, prótese — às 10 horas

Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas

Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas

Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais—Todos os dias, às 18 h.

ANALISES CLINICAS

Vai viajar ?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

À venda o 2.º volume,
muito actualizado



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo» n.º 62, III Série, de 15 de Março de 1955, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 8 do corrente, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que estabelece as normas para a execução dos transportes em serviço internacional, com o fim de substituir as que estão actualmente em vigor pelos avisos ao público B. n.ºs 178 e 205, os quais são, em consequência, anulados.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 9 de Março de 1955. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

O «Diário do Governo» n.º 69, III Série, de 23 de Março de 1955, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º de Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, de 12 do corrente, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

No gabinete do sr. Subsecretário do Estado do Ultramar, sr. Prof. Raúl Ventura, realizou-se a cerimónia da assinatura de um contracto para o fornecimento de oito locomotivas a vapor, tipo «Mikado», para os caminhos de ferro de Moçâmedes e do Congo. O fornecimento, que inclui também peças subressalentes, está orçado em 20 mil contos e deve estar concluído dentro de 11 meses.

anulado o aviso ao público B. n.º 1, de 20 de Julho de 1948, que estabelece o regime de comboios especiais de mercadorias.

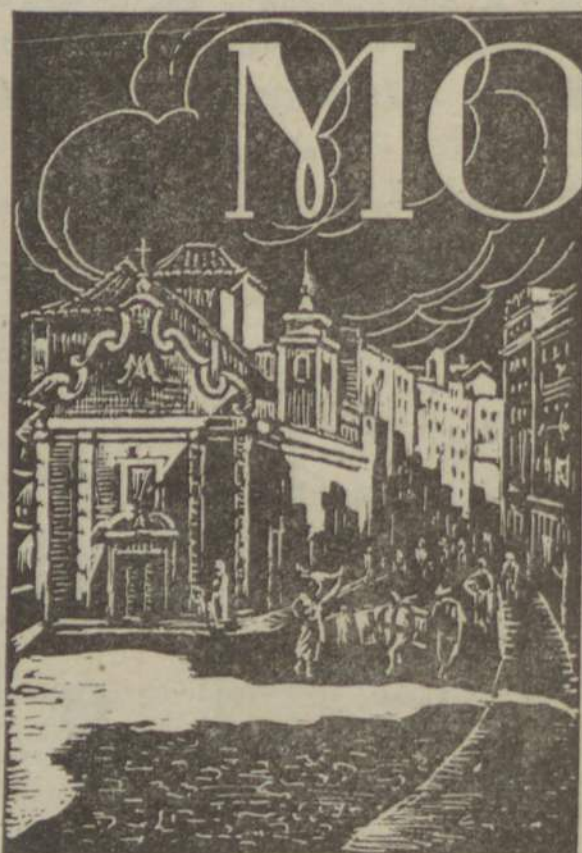
Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 17 de Março de 1955. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

O «Diário do Governo» n.º 73, III Série, de 28 de Março de 1955, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 17 do corrente mês, o projecto de anexo n.º 2 à tarifa internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e França e o Sarre, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, prevendo a concessão de facilidades para viagens individuais aos passageiros que se destinem a determinadas feiras a realizar durante o corrente ano em França e no Sarre e aos peregrinos procedentes daqueles países por ocasião das próximas peregrinações a Fátima em Maio e Outubro.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 22 de Março de 1955. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

RONDA DOS BAIRROS



MOURARIA

A

MOURARIA vai perdendo, a pouco e pouco, o seu ar lendário onde pontificavam marialvas e severas, mas ainda conserva um pitoresco local que muito agrada a todos aqueles para quem a cidade de Lisboa não é uma simples sucessão de bairros.

O camartelo municipal anda empenhado em acabar com certas ruas e vielas que atrofiavam o coração da Baixa pombalina; mesmo assim, ainda sobram motivos que justificam um passeio pela Mouraria.

A ermida de Nossa Senhora da Saúde, o Arco do Marquês de Alegrete (de pé, por enquanto), alguns restos palacianos e conventuais, e sobretudo o ar antigo que parece pairar sobre ruas, travessas, largos e becos, garantem, aos apreciadores destas peregrinações em Lisboa, um desbobinar de saborosas sugestões, onde não falta aquele elemento humano que empresta à Mouraria o pitoresco inconfundível de uma página de «Tinop», ilustrada por José Malhoa.

Para visitar a Mouraria, servem as carreiras de «eléctricos»: 8, 10, 11, 12, 17, 17-A, 19; e as de autocarros n.ºs 16 e 24, podendo igualmente ser utilizadas todas as carreiras de «eléctricos» ou autocarros que passem pelo Rossio.



HOTEL ALENTEJO

O mais moderno
Hotel do país, no
melhor local da
linda cidade de
ELVAS

■

Todo o conforto.
Quartos magnífi-
cos, ampla sala de
jantar e cozinha de
1.ª ordem

ELVAS

TEM, FINALMENTE,
UM GRANDE HOTEL

SOREFAME

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.^{da}

Rua Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho

Telefones: Amadora 1004-1048 Telegramas: «Sorefame»

AMADORA

Construções Metálicas

Carruagens de Caminhos de Ferro

Equipamento das grandes barragens comportas
Caldeiraria * Soldadura eléctrica
Válvulas condutas forçadas
Reservatórios metálicos
Estruturas metálicas

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

SEDE — Rua do Ataíde, 7-A
LISBOA

—
LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Qlms.
Capital: Esc. 330.000.000\$00
— :: — ou £ 3.000.000 — :: —

—
**O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL**

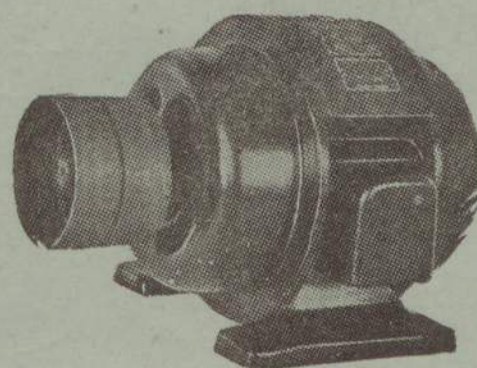
—
Comité de Londres

Princes House, 95 — Gresham Street, E. C. 2

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

Endereço telegráfico: «LOBITANGA»
LISBOA // LONDRES // LOBITO



MOTORES ELÉCTRICOS

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

DISJUNTORES

ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA
ALTA E BAIXA TENSÃO

Sociedade Luso Eléctrica, L.^{da}

11, Calçada do Marquês de Abrantes, 13
Telef. 68061 (5 linhas) LISBOA

TOSSE?

