

14.º do 57.º ano Lisboa, 16 de Julho de 1945

Número 1382

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

### COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

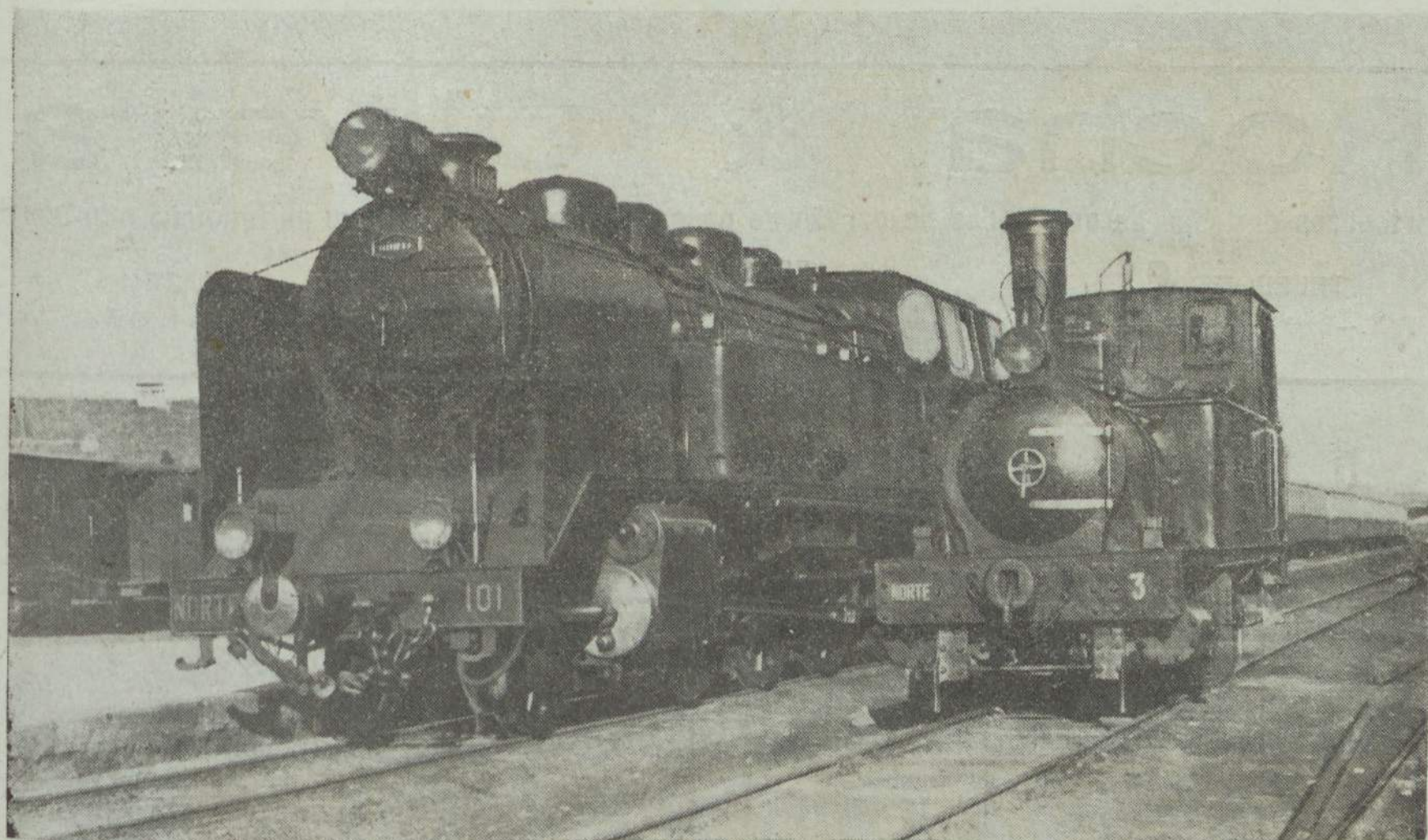
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»  
5, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Comércio e Transporte / 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



CAMINHOS DE FERRO DO NORTE  
DE PORTUGAL — Locomotivas de 1931 e de 1874



Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

SEGUROS

em todos os ramos

**A MUNDIAL**  
O MAIOR ORGANISMO SEGURADOR PORTUGUÊS

Sede em Lisboa:  
Largo do Chiado, 8  
Filial no Porto:  
F. Gomes Fernandes, 10  
Agentes por todo o País

**Armindo Ferreira**

TÉCNICO EM CANALIZAÇÕES

Executa todos os trabalhos de reparações, montagens completas — Encanamentos de ferro para aquecimento de água — Encanamento 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 eléctricas —

Peço aos Ex.<sup>mos</sup> Clientes a fineza de pedirem pelo  
**TELEFONE 21572**

Rua da Ataláia, 34 — LISBOA — Travessa da Espera, 51

**Rocha & Oliveira**

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

TELEFONES

P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS  
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA

**SAPATARIA**



**RUA DO AMPARO**

A MAIS ECONOMICA DE LISBOA

TEL. 28000

**A**

**QUEM**

**VIAJA**

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



# 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 — Telefone: P B X 20158; Direcção: 2 7520

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

# 1382

## 16 — JULHO — 1945

## ANO LVII

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

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

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



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
ÁLVARO PORTELA

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  
Major 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  
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS  
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Serviços suburbanos, Ruinosas tarifas ferroviárias, pelo <i>Eng.º Américo Vieira de Castro</i> . . . . .	371
Os Caminhos de Ferro na Literatura, pelo <i>Dr. Manuel Busquets de Aguilar</i> . . . . .	373
Locomotivas a óleos pesados . . . . .	375
O que todos devem saber. . . . .	376
Linhas Portuguesas . . . . .	376
Caminhos de Ferro Coloniais . . . . .	376
Espectáculos . . . . .	376
Condições de utilização dos «rápidos» e do Lusitânia-Expresso . . . . .	376
Assembléia geral da C. P. . . . .	377
Linhas Estrangeiras . . . . .	381
Publicações recebidas. . . . .	381
Câmara Corporativa (Parecer acerca da proposta de lei n.º 96, sobre coordenação de transportes terrestres . . . . .	382
Há 50 anos . . . . .	384



# Serviços suburbanos

## Ruínosas tarifas ferroviárias

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro Civil (A. P. P.)

**D**E sobejo conhecem os dirigentes dos serviços de caminhos de ferro, tramues eléctricos, telefones, águas e luz que o público só muito dificilmente tolera que lhe sejam restringidas as facilidades uma vez oferecidas, sejam elas representadas por profusão de serviços, sejam por abaixamento de tarifas. Reage violentamente à menor restrição e não cede a nenhum argumento por mais plausível que seja. A maior prudência é, portanto, de rigor, quando nesses serviços se trata de conceder facilidades ao público.

Tal se não deu nos caminhos de ferro vai para quatro decénios, quando começaram a intensificar-se os serviços suburbanos. Tanto pela frequência, como pela modicidade das tarifas, foram recebidos com entusiasmo pelo público, o qual nunca tinha sido tão bem servido por tão baixo preço. Exultavam com o facto os directores dos caminhos de ferro — muito habituados às censuras e raríssimas vezes elogiados — e, daí em diante, foram melhorando sempre esses serviços.

Para se avaliar até que ponto tinha chegado o engodo dos dirigentes dos caminhos de ferro pelos serviços suburbanos, vamos citar dois casos, ambos passados connosco.

A Companhia Carris de Ferro do Porto, tendo já electrificado algumas das suas principais linhas, pretendeu também electrificar a linha da Praça da Liberdade a S. Roque da Lameira. Encontrou, porém, séria resistência nas altas regiões governamentais, e durante meses não conseguiu a necessária autorização. Só tarde veio a saber-se a verdadeira causa dessa má disposição do governo, a qual se não tinha manifestado em relação a outras linhas: o ministro das obras públicas de então receava que essa linha, uma vez electrificada, viesse a prejudicar o «precioso» — hoje sabe-se que é «ruínoso» — serviço suburbano das linhas do Minho e Douro!

Custa a acreditar, mas podemos garantir em absoluto a veracidade do facto, o qual se deu connosco.

No ano de 1906 a mesma companhia resolveu

prolongar as suas linhas até Gaia, antiga e justíssima aspiração dos habitantes da margem esquerda do Douro. Todavia, para se realizar esse prolongamento das linhas eléctricas, era necessário atravessar em viaducto a linha da C. P. na Avenida da República. *Caveant consules!* A C. P. opoz-se energeticamente a tal cometimento. E essa opposição só terminou, depois de porfiados esforços dos habitantes de Gaia, quando a Companhia Carris de Ferro do Porto, assinou um acordo com a C. P. pela qual se comprometia a nunca prolongar as suas linhas além dos *terminus* de então nas Devesas e na Bandeira.

Não fôsse a Carris ter a veleidade de levar as suas linhas eléctricas até Espinho!... Nunca a Carris em tal pensou mas, se o tivesse feito, teria poupado à C. P. milhares e milhares de contos de prejuizo nos tramueis de Espinho. E, como à *quel-que chose malheur est bon*, esses prejuizos da C. P. largamente aproveitavam aos especuladores em terrenos ao longo da linha. Um exemplo típico dessas frutuosas e bem conduzidas especulações é Miramar — donde só muito ao longe se avista o mar, mas até há bem poucos anos em demasia se avistavam «soturnos pinhais gementes».

Não se pode dizer como o poeta, «breve lhes veio o desengano». Não. O desengano tardou muito a chegar.

Recebendo os aplausos do público, sempre astuto, e olhos postos no «crescendo» das receitas *brutas* desses combóios, não pensavam em verificar se essas receitas eram acompanhadas de receitas *líquidas* ou de *deficits*.

Tam pouco pensavam que o tramuei, leve de composição mas submetido a constantes e violentas frenagens e acelerações, era o combóio mais destruidor, tanto para o material fixo, como para o material circulante. Não observavam que o consumo de combustível em relação ao peso do combóio era muito elevado.

Não se prestou atenção ao facto de que as tarifas aplicadas nesses combóios, largamente providos de pessoal por causa das cobranças em trânsito, eram muito inferiores às tarifas dos tramueis ur-



banos de Lisboa e Porto, quando o tramuei eléctrico é o meio de transporte para passageiros mais económico existente no mundo.

Não se notou que um conjunto composto de uma pesada locomotiva a vapor e de uma série de veículos, pesando no total cerca de 100 toneladas, nada maneável, representando em marcha uma considerável força viva, não podia deter-se de 2 em 2 quilómetros sem acarretar enormes perdas e causar contínuos estragos. Mal tinha atingido a velocidade máxima regulamentar quando lhe era logo aplicada uma violenta frenagem para de novo se deter!

Distintíssimos engenheiros de caminhos de ferro permaneceram nêsse «engano de alma ledo e cego» acêrca dos tramueis. Mas, ao contrário do que nos diz o poeta ter sucedido à linda Inês, quís a fortuna que êsse engano durasse muito tempo, infelizmente.

Surgiu a camionagem, e os caminhos de ferro, que teriam tido uma excelente ocasião de se libertarem de tão oneroso serviço, só pensaram em impedir que ela lhes roubasse alguns passageiros do serviço suburbano. Pois nessa altura, a trôco do abandono de tais serviços, talvez alguma coisa se tivesse conseguido para os caminhos de ferro em mercadorias ricas. Nessa data a camionagem não tinha a experiência que hoje possui de semelhantes transportes... nem tanta resistência.

De tal modo estava o público habituado aos serviços suburbanos, e a tão baixas e desrazoáveis tarifas, e de tal maneira estava enraizada nos poderes públicos a ideia da sua indispensabilidade para a vida da nação, que, quando, em virtude das grandes dificuldades trazidas à exploração dos caminhos de ferro pela guerra, foi necessário autorizar algumas alterações de tarifas, o Governo impoz que as ruínas tarifas dos tramueis não fôsem alteradas.

E desde então tem continuado a ser aplicadas, causando aos caminhos de via larga (larga de 1<sup>m</sup>,67!) milhares e milhares de contos de prejuízo.

Como já nestas colunas dissémos — mas não será demais repetir — foram os *déficits* por êsses serviços ocasionados que fizeram sucumbir a inditosa companhia do *Ouest*, em França, a qual, em virtude da sua situação geográfica, tinha um serviço suburbano prodigioso. Os portugueses, ignorantes em serviços ferroviários, está entendido, regressaram de Paris maravilhados com o movimento da gare de St. Lazare, e muitas vezes nos falaram na prosperidade da grande companhia francesa. A prosperidade era tão grande que, em 1908, a companhia cedia ao pêso dos *déficits*!

É urgente fazer desaparecer êsses serviços nas nossas grandes linhas, *prestadas a um preço muito inferior ao do custo*.

O público suburbano das cidades de Lisboa e Porto não pode exigir que o sirvam em detrimento

da economia dos caminhos de ferro e, portanto, da economia da nação.

É ao Governo que compete intervir para a resolução do assunto, e é à camionagem e aos tramueis eléctricos, prolongados além dos actuais limites, que incumbe prestar êsses serviços, hoje absolutamente impróprios dos caminhos de ferro. Compreendia-se que êste os prestasse quando sôbre as estradas não havia meio algum de tracção mecânica. Hoje não têm razão de ser.

Experiências muito recentes efectuadas na Suíça mostraram que o tramuei eléctrico bate sempre em economia o «autobus» com trolei, o que nada nos surpreende, pois sempre foi essa a nossa opinião.

As despesas de conservação da via férrea do tramuei e os encargos de capital por ela ocasionados, de concerto com a menor resistência à rolagem, são sempre inferiores às despesas com os pneus. Não falando em outras economias suplementares do tramuei, nem na grande comodidade oferecida aos passageiros, em comparação com a agitada marcha do «autobus», mesmo em boas estradas. Nas estradas de outrora a viagem diária nêste último seria simplesmente insuportável.

Que as conservadoras companhias da Europa percam a timidez no prolongamento das linhas de tramueis eléctricos para além dos limites actuais em torno das cidades, e observem o que há muito se pratica na América.

Um estudo atento, demorado e muito minucioso das receitas e despesas dos serviços suburbanos mostraria, sem dúvida, que, para cobrirem integralmente as despesas de exploração e os encargos de capital, as actuais tarifas dos tramueis teriam de ser triplicadas.

A redução dos percursos dêste combóio e o excesso de lotação permitido atenuaram muito os prejuizos. Mas semelhante regime de excepção não poderá prolongar-se muito tempo.

Certamente a supressão, mesmo gradual, desses serviços vai provocar violentos protestos do público. É, porém, absolutamente necessário, e o bom estado das estradas facilitará essa radical modificação nos serviços ferroviários. É ao Governo que compete sustentar os caminhos de ferro nêsse difícil transe contra as injustificadas pretensões do público. O problema tem de ser enfrentado com decisão e o mais rapidamente possível.

A economia trazida pela extinção desses serviços deve reverter a favor dos serviços de mercadorias, os únicos que affectam a economia da nação e a dos caminhos de ferro, as quais estão indissoluvelmente ligadas. A êles devem os dirigentes dos organismos ferroviários prestar tôda a sua atenção, deixando à camionagem e aos tramueis eléctricos o cuidado de transportar o público de porta em porta, de lugarejo em lugarejo, e levá-lo a casa a almoçar.



# Os Caminhos de Ferro na Literatura

Do DR. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

*Batem os carros d'aluguer, ao fundo  
Levando à via férrea os que se vão. Felizes!  
Ocorrem-me em revista exposições, países:  
Madrid, Paris, Berlim, S. Petersburgo, o Mundo!*

Cesário Verde. O Sentimento dum Ocidental (1)

## I

POSSO dizer, como o distinto ferroviário espanhol, Luiz Zurdo Olivares (2) no seu interessante livro, "se não nasci em plena efervescência dos caminhos de ferro, todavia também os primeiros brinquedos foram combóios, o meio familiar era absolutamente ferroviário, e daí o interesse que sempre me despertaram.

É um estudo, que julgo ainda não estar feito, saber qual a influência que os caminhos de ferro têm como fonte de inspiração na literatura, isto é, o que foram buscar os autores de obras de ficção e ainda os poetas, à actividade ferroviária. Duas idéias fundamentais se devem tomar: a modernidade dos caminhos de ferro, e o seu aspecto demasiado material, que não facilita a inspiração.

É conhecida a inimizade que no começo despertaram os caminhos de ferro, chegando (3), no dizer do Sr. Prof. Engenheiro Vicente Ferreira, em 1836, a Academia de Medicina da Baviera a proclamar que o transporte de pessoas em carruagens movidas a vapor, devia ser proibido, por motivo de saúde pública, pois causava a loucura e pedia para construirem-se palissados com 1<sup>m</sup>,5 de altura ao longo do caminho de ferro para o ocultar das vistas. Se os médicos na sua ingenuidade pensavam assim, não admira que, em pleno romantismo, Alfred de Vigny (4), referindo-se à locomotiva, afirmasse: que ninguém é mais dono do touro rugidor que um sábio fez nascer, estamos entregues ao mais forte que todos nós». Porém, em 1926, Paul Valéry respondia triunfantemente: «Não sei se existem sinceros amadores do caminho de ferro, partidários do combóio pelo combóio. Quanto a mim embalo-me sempre, desde que o conjunto de vagões se põe em marcha, duma metafísica ingenua e misturada de mitos. O trajecto é uma obra bastante semelhante a uma sinfonia.

Em Portugal também poetas combateram o ca-

minho de ferro antes de se abrir à exploração como Almeida Garrett e Bulhão Pato. Do primeiro ocupar-me-ei adiante, mostrando a contradição que praticou, e Bulhão Pato, na carta (5) a Alexandre Herculano, que antecede o poema «Paquita» referiu-se com desprezo aos filhos dos agiotas-barões. Na resposta, o alto espírito de Alexandre Herculano revelou-se bem, demonstrando (6) que a máquina a vapor não é a inimiga da poesia. «Não: a máquina a vapor é um dom do céu», afirmou lapidarmente Alexandre Herculano, «um instrumento legítimo, uma fonte de cómodos e gozos para o génio humano, como o foram o arado, o navio, a imprensa para os homens que os viram nascer. A máquina de vapor leva o agasalho, o conforto, a limpeza, a saúde, às choupanas do povo, onde, sem ela, só habitaria por séculos a miséria extrema, com todas as suas dores e agonias. Não maldigamos os dons de Deus. O enxugar as lágrimas do pobre tem alta poesia».

O melhor louvor à máquina de vapor, neste caso a locomotiva, deu-o Bulhão Pato, quando no canto IV da «Paquita» (7) narrou uma viagem efectuada antes do caminho de ferro e os perigos que se corriam.

(1) Cesário Verde, O «Livro de Cesário Verde», Lisboa, 1926, pág. 71.

(2) Luiz Zurdo Olivares, Vinte Años de Vida Ferroviária y Diez y Seis Después, Barcelona, 1911, pág. 11.

(3) Senhor Prof. Engenheiro Vicente Ferreira, Os Caminhos de Ferro na Organização Nacional dos Transportes e do Turismo, Lisboa 1934, pág. 11.

(4) Jules Antonini, Le Rail, La Route et L'Eau, Paris s/d, pág. 31.

(5) Raimundo António de Bulhão Pato, Paquita, 2.<sup>a</sup> edição 1804, pág. IX.

(6) Raimundo António de Bulhão Pato, obra, cit., pág. XIII e seg.

(7) Raimundo António de Bulhão Pato, obra, cit., pág. 195 e segs.



Foram poucos os autores portugueses que se impressionaram com o caminho de ferro, resumindo-se a Almeida Garrett, Alexandre Herculano, Bulhão Pato, Eça de Queiroz, Ramalho Ortigão, Fialho de Almeida, Abel Botelho, e o sr. dr. Antero de Figueiredo, todos na prosa, e na poesia Cesário Verde.

Na literatura espanhola apenas conheço Salvador Ruela e Ramon de Campoamor, como poetas; enquanto na literatura francesa surgiram, na prosa, Émile Zola e Maurice Deckobra, François Coppée e Franc-Nahain como poetas.

Dos escritores portugueses, o que deixou melhores páginas ferroviárias foi Eça de Queiroz, o que não admira, não só por ser o primeiro romancista, como pela sua vida de viajante e de turista, sendo conjuntamente com Ramalho Ortigão um dos iniciadores do turismo em Portugal. Pela sua importância tratarei das páginas ferroviárias de Eça de Queiroz em estudo à parte.

Almeida Garrett não acreditava, ao publicar as «Viagens na Minha Terra», no caminho de ferro, aliás seguia a opinião que Thiers, presidente do conselho de ministros de Luiz Filipe, em França, defendera nas câmaras. São as «Viagens na Minha Terra» uma apologia dos percursos fluviais e rodoviários, por isso não causa estranheza que terminem com esta afirmação <sup>(1)</sup>: «Nos caminhos de ferro dos barões é que eu juro não andar. Escusado é a jura porém. Se as estradas fôsem de papel, fá-las-iam, não digo que não. Mas de metal! Que tenha o governo juízo, que as faça de pedra, que pode e viajaremos com muito prazer e com muita utilidade e proveito na nossa boa terra».

A-pesar-de inimigo dos barões, Almeida Garrett aceitou o título de visconde, e descrente nos caminhos de ferro, pertenceu <sup>(2)</sup> à comissão nomeada por portaria de 18 de Julho de 1851 para estudar a proposta de Hardy Hislop destinada à construção de um caminho de ferro de Lisboa à fronteira dando parecer favorável; como Ministro dos Negó-

cios Estrangeiros à sua assinatura encontra-se na concessão provisória, realizada a 10 de Agosto de 1852 a Hardy Hislop, e, se não andou de caminho de ferro, foi por ter falecido em Dezembro de 1854, inaugurando-se a primeira via férrea em Outubro de 1856.

Bulhão Pato, no seu impressionante livro de «Memórias» infelizmente tão esquecido, onde em páginas notáveis, descreveu aspectos interessantíssimos da sociedade do seu tempo e dos homens ilustres com quem conviveu, referindo-se à doença de Alexandre Herculano, que lhe ocasionou a morte, escreveu <sup>(3)</sup>: «Segui para o caminho de ferro. Tinha-se aberto a porta. A casa estava deserta. Entrei a passear de alto a baixo. Os viajantes vinham confluindo. Eu acotevelava êste, pisava aquê!».

Em companhia do médico José de Avelar, Bulhão Pato foi a Vale de Lobos, próximo de Santarém, à quinta de Alexandre Herculano, vê-lo e regressaram a Lisboa, mas como as notícias fôsem piores, no dia seguinte partiram, e verifica-se que em 1877 costumava-se alugar um combóio, de forma semelhante ao que hoje acontece com os automóveis <sup>(4)</sup>. «Mandou-se pôr um expresso. Às seis e meia entrávamos na estação. O expresso silvava constantemente, cortando o terreno como as aves cortam os ares. Pareceu-nos que ia devagar!»

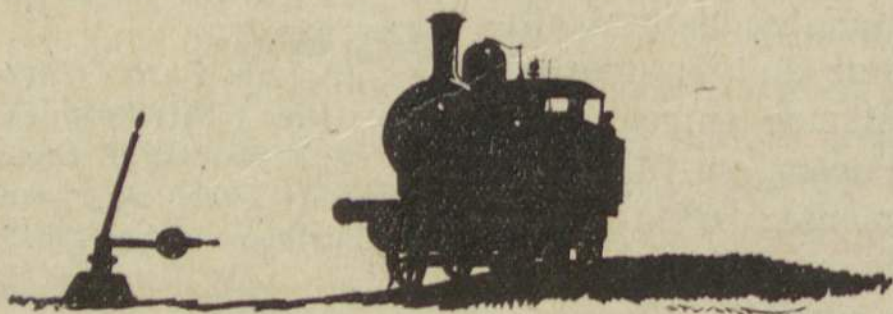
A penúltima observação é própria de quem viajou a cavalo e na mala posta, pois a velocidade dum combóio em 1877 era bem reduzida, estando-se longe dos grandes expressos actuais.

<sup>(1)</sup> Visconde de Almeida Garrett, «Viagens na Minha Terra», 5.ª edição, Lisboa 1870, vol. II, pág. 273.

<sup>(2)</sup> Pedro Guilherme dos Santos Diniz, Compilação de Diversos Documentos relativos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Lisboa, 1915, vol. 1., pág. 9.

<sup>(3)</sup> Raimundo António de Bulhão Pato, Memórias, Lisboa, 1894, tomo I, pág. 255.

<sup>(4)</sup> Raimundo António de Bulhão Pato, obra, cit. tomo I, pág. 258.





# Locomotivas a óleos pesados

## Entraram em funcionamento as primeiras das vinte locomotivas adquiridas pela C. P.

COM o fim de melhorar os serviços de transportes — combóios de mercadorias, onibus e correios — a C. P. encomendou, no Canadá e na América do Norte, vinte locomotivas de combustão a óleos pesados.

Dessa encomenda, catorze já chegaram ou encontram-se a caminho de Lisboa, transportadas no «Inhambane», «S. Tomé» e «Gaza», devendo as outras chegar pelo «Amarante» e outros barcos portugueses.

Nas oficinas da C. P., em Santa Apolónia e no Barreiro, estão a ser montadas essas locomotivas, que são do tipo de guerra, iguais às que estão a ser utilizadas nas linhas da Índia Inglesa, e que são as únicas de bitola idêntica às adoptadas no nosso país.

Os Caminhos de Ferro da Beira Alta também adquiriram, na mesma origem, duas dessas locomotivas.

É sob a orientação superior dos ilustres engenheiros srs. Pedro de Brion, chefe dos Serviços de Tracção, e Magalhães Viana e Valentim Bravo, chefes das oficinas, que essas locomotivas estão a ser montadas por equipas de catorze operários especializados.

Cabe aqui referir, para comprovar a alta competência dos nossos engenheiros e operários, que quando o engenheiro americano Mac Shelley, indicado pela firma construtora para orientar a montagem, entrou nas oficinas da C. P. encontrou já a primeira locomotiva pronta a funcionar, o que lhe deu ensejo de verificar que os operários portugueses, quando bem dirigidos, são capazes dos maiores prodígios.

O ilustre ministro das Obras Públicas e Comu-

nicacões, sr. eng. Cancela de Abreu, que se tem interessado por este notável melhoramento da C. P., esteve na tarde de 2 de Julho, na estação de Santa Apolónia, a fim de observar a primeira locomotiva movida a óleos pesados, cujas experiências oficiais se tinham realizado dias antes, entre Lisboa e Vila Franca de Xira. Acompanhava-o o seu secretário, sr. eng. Sousa Rego, encontrando-se também presentes os srs. comandante Américo Tomaz, ministro da Marinha, e engenheiros Espregueira Mendes, Sub-secretário de Estado das Comunicações e Rogério Vasco de Carvalho, director geral dos Caminhos de Ferro.

Aguardavam os ilustres visitantes, por parte do Conselho de Administração da Companhia, os srs. engenheiros Vasconcellos Corrêa, coronel Pinto Osório e major Mário Costa; Alvaro de Lima Henriques, da direcção; Pedro Brion, Manuel Campelo e Vasco M. Viana, do Material e Tracção; e Custódio da Nazaré, da Exploração, além de outros funcionários superiores.

Aquêles membros do Governo, bem como os técnicos presentes, tomaram lugar na locomotiva, que se pôs em andamento para percorrer uma curta distância. Esta experiência deixou todos excelentemente impressionados. Finda a visita, a locomotiva seguiu com mercadorias para o Entroncamento.

Para terminar, diremos que a velocidade destas máquinas é de 95 quilómetros e rebocam entre Santa Apolónia e o Entroncamento uma carga de 1.200 toneladas.

Há que felicitar, pois, a C. P. por estes notáveis melhoramentos.



## O que todos devem saber

### Censura Militar às correspondências para a Madeira e Cabo Verde

O *Diário do Governo* publicou há dias uma portaria mandando cessar o regime de censura militar às correspondências e encomendas postais, bem como às comunicações telegráficas e telefónicas, de e para os Arquipélagos da Madeira e de Cabo Verde, mantendo, porém, o mesmo regime para as correspondências de e para o Arquipélago dos Açores, até que as circunstâncias o aconselhem.

### Foi levantada a censura para a imprensa estrangeira

No gabinete do Secretário de Informação e Cultura Popular, efectuou-se ontem uma reunião dos adidos de Imprensa, directores das Agências e correspondentes dos jornais estrangeiros, aos quais foi comunicada pelo sr. António Ferro a resolução do Governo português para suprimir a censura ao noticiário telegráfico para a imprensa estrangeira, que as circunstâncias resultantes da guerra tinham forçado a manter até agora.

Esta determinação do sr. Presidente do Conselho entra imediatamente em vigor.

## Linhas Portuguesas

### Venda de vagões de caminhos de ferro

Pelo Ministro das Obras Públicas, a quem foi presente o processo de alienação de oito vagões da linha do Vale do Lima, com o peso aproximado de 4.500 quilogramas cada, foi determinado que se proceda à venda dos mencionados vagões à razão de 2\$00 por quilograma de peso.

## Caminhos de Ferro Coloniais

### MOÇAMBIQUE

O engenheiro civil sr. Firmino Vitor Ramalho foi admitido, por portaria ministerial, para prestar serviço na Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique, com o vencimento anual de 60 contos.

## ESPECTÁCULOS

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

EDEN — 15,30 e 21,30 — «Um raio de luz».

COLISEU — Às 20,45 — «Cinema».

OLIMPIA — Das 14 às 24 — «A mulher tigre».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

## Condições de utilização dos «rápidos» e do Lusitânia-Expresso

Segundo um cartaz afixado pela C. P. as condições em que podem ser utilizados os «rápidos» e o Lusitânia-Expresso, são as seguintes:

«Rápido» Lisboa-Pôrto: no Rossio só são admitidos passageiros para um percurso igual ou superior a 100 quilómetros ou pagando como tal. No apeadeiro de Entre-Campos permite-se o embarque de passageiros que tenham adquirido bilhetes na estação do Rossio, onde deverão também despachar as suas bagagens. Admite passageiros para Chão de Maças, mas sem bagagem registada. As quintas-feiras conduz até Pampilhosa uma carruagem com lugares de camas e de 1.ª classe directa a Hendaia (via Vilar Formoso).

«Rápido» Pôrto-Lisboa: no Pôrto, Campanhã e Gaia só são admitidos passageiros para um percurso igual ou superior a 100 quilómetros ou pagando como tal. As quintas-feiras conduz desde Pampilhosa uma carruagem com lugares de camas e de 1.ª classe directa de Hendaia (via Vilar Formoso).

Como é sabido, a utilização destes combóios, que têm vagão-restaurant, está sujeita ao pagamento da taxa de velocidade.

Lusitânia-Expresso: conduz carruagens-camas de 1.ª e 2.ª classes e mista de 1.ª e 2.ª classes directas a Madrid (via Marvão). Este combóio cuja lotação é rigorosamente limitada ao número de lugares oferecidos, destina-se em princípio ao transporte de passageiros de serviço internacional, não se admitindo, na estação de Lisboa-Rossio, passageiros que não tenham o seu lugar garantido, qualquer que seja o título de transporte de que sejam portadores.

A venda de bilhetes e marcação de lugares faz-se na agência da Companhia dos Wagons-Lits, em Lisboa, até às 18 horas do dia da partida. Os passageiros de serviço internacional que desejam tomar este combóio nas estações intermédias de paragem, deverão, com antecedência, fazer a marcação dos seus lugares, por intermédio da referida agência.

Admite, nas estações do Rossio e intermédias de paragem, passageiros de serviço nacional, para um mínimo de percurso de 100 quilómetros ou pagando como tal, desde que haja lugares disponíveis, podendo, neste caso, os que procedam do Rossio, adquirir os seus bilhetes naquela estação, desde as 18 e 15 do dia da partida.

A utilização deste combóio está sujeita ao pagamento da taxa de velocidade. A ocupação dos lugares de camas está também sujeita ao pagamento dos suplementos e taxas suplementares fixados na Tarifa Especial n.º 3 — Passageiros.

Os serviços aduaneiros e de polícia de fronteira são feitos em trânsito. A bagagem registada dos passageiros de serviço internacional procedentes de Lisboa-Rossio, deverá ser entregue na Delegação da Alfândega de Lisboa, onde é feito o desembarço alfandegário e seu despacho no caminho de ferro. A dos passageiros a embarcar nas estações intermédias será desembarçada pela Alfândega no furgão do combóio. Tem vagão-restaurant entre o Rossio e Torre das Vargens.



# Assembléia geral da C. P.

**Foram aprovados, por unanimidade, o Relatório e Contas do último exercício e, por aclamação, uma moção de homenagem ao ilustre engenheiro sr. Vasconcellos Corrêa**

Sob a presidência do sr. Dr. António Bustorff Silva, de secretariado pelos srs. eng.º Alfredo de Azevedo e Lucas Coelho dos Reis, reuniu-se na tarde de 30 de Junho a assembléia geral da C. P. com a seguinte ordem de trabalhos: apreciação e votação do relatório e contas do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal, referentes ao exercício de 1944; eleição para as vagas já existentes no Conselho de Administração e para o preenchimento de uma vaga de administrador; eleição dum vogal do Conselho Fiscal; revisão de varios contractos celebrados pela C. P. para a exploração ou arrendamento de linhas férreas ou para serviços combinados, e sua discussão e votação.

Ao lado do presidente, sentou-se o sr. dr. Alberto Xavier, delegado do Governo junto da C. P. Tendo sido dispensada a leitura da acta da sessão anterior, entrou-se na discussão dos trabalhos. Usou da palavra o sr. coronel Pina Lopes para louvar em primeiro lugar a dedicação e o zêlo com que o Conselho de Administração exerceu a gerência da Companhia, afirmando em seguida que o arrendamento das linhas do Estado tem contribuído para as dificuldades graves da C. P.,

pois se as receitas, em 1944, foram maiores do que no ano anterior, as despesas, em relação ao mesmo ano, foram também muito maiores.

Alvitrou que se peça ao Governo e se proceda com urgência à revisão do contrato de arrendamento das linhas do Estado e depois leu a seguinte moção, em que se presta justa homenagem ao sr. Vasconcellos Corrêa:

«Considerando que o Sr. Eng.º Vasconcellos Corrêa, ilustre Presidente do Conselho de Administração da C. P., completou em 7 de Fevereiro do corrente ano cinquenta anos de serviço ininterruptamente prestado a esta Companhia;

Considerando que, se é certo que factos idênticos se têm dado por mais duma vez com diferentes funcionários ou agentes, é contudo a primeira que sucedeu com o Presidente do seu Conselho de Administração, que anteriormente, logo após a sua entrada, depois de concluído o seu curso de engenheiro civil, aqui iniciou a sua carreira ferroviária como simples ajudante de montador, nas oficinas gerais, e depois na linha como fogueiro, cargo que exerceu durante um ano, até que em 5 de Outubro de 1896 foi promovido a maquinista de 2.ª classe;

Considerando ter o Sr. Eng.º Vasconcellos Corrêa sido naquêlê dia surpreendido no seu gabinete de trabalho por uma espontânea e sincera manifestação de simpatia, levada a efeito pelos seus colegas do Conselho de Administração e demais corpos gerentes, bem como pelo nu-

meroso e seleccionado corpo de engenheiros da Companhia, a que se associaram representantes de todas as Companhias de caminhos de ferro, e outros elementos preponderantes nos meios ferroviários, entre os quais o Sr. Director Geral de Caminhos de Ferro, Eng.º Rogério Ramalho;

Considerando que até o Governo se quis associar a esta justa homenagem, vindo naquêlê dia à sede da Companhia o Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações, acompanhado do Sr. Sub-Secretário, a colocar no peito honrado do Sr. Vasconcellos Corrêa a Grã-Cruz da Ordem do Mérito Industrial com que o Sr. Presidente da República houve por bem galardoar os cinquenta anos de laborioso serviço por aquêlê ilustre engenheiro prestado à C. P.;

Considerando, finalmente, ser esta a primeira vez que, a partir daquêlê dia, se reúnem os Srs. Accionistas;

A Assembléia Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tomando conhecimento dos factos que ficam sucintamente relatados, gostosamente se associa às justas manifestações de apreço e simpatia prestadas ao Sr. Eng.º Vasconcellos Corrêa, ilustre Presidente do seu Conselho de Administração, e continua na ordem do dia.»

Lida esta moção, que o sr. coronel Pina Lopes enviou para a mesa, o sr. Levindo Alves ergueu-se para ler também uma mensagem de saudação ao sr. eng.º Vasconcellos Corrêa, propondo que ela fôsse assinada pelos accionistas.

Eis o texto integral da mensagem oferecida pelo sr. Le-



vindo Alves ao ilustre Presidente do Conselho de Administração da C. P.:

«Os abaixo assinados, accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, secundando gostosamente o gesto do Governo, concedendo-vos a Ordem de Mérito Industrial, por êste meio desejam vincar bem o preito que também querem que fique exarado neste documento e ao qual V. Ex.<sup>a</sup> tem indiscutível direito.

Certamente que os Caminhos de Ferro marcam o grau de civilização dum país, e por isso o Governo entendeu distinguir, com um acto de Justiça, aquêlê funcionário que, desde 7 de Fevereiro de 1895, tem prestado à nossa Companhia serviços de sobejo valor, zêlo e proficiente actuação.

Nós, os accionistas, aquêles que com o seu trabalho conseguiram títulos que não representam o apañágio do capital improdutivo, mas sim o encorajamento ao Trabalho, como fôrça da Humanidade, temos o direito de também deixar nestas linhas o apreço em que temos a vossa Obra nesta Companhia.

Meio século de trabalho, na vida dum Homem, constitue o máximo que êle pôde dar à sociedade: quanta vigília, quanto amargo passado, não representa tanto ano de trabalho, a bem da instituição que lhe tem conferido cargos de responsabilidade, que exigem fôrça de vontade, apetrechamento de energias e um valor, que a sociedade deve respeitar e acalantar, para estímulo e exemplo dos demais.

Nestas linhas não há louvores, com simples intenção de agradar, nem falsa ou hipócrita manifestação de vulgareslouvaminheiros: cada um de nós sabe bem o que quer, e ao ter o prazer de assinar esta homenagem, não ignora que pratica um Acto de Justiça.

A V. Ex.<sup>a</sup> deve ser grato e consolador verificar que cada um e todos os sinatários da presente, ao deixar aqui gravado o inesquecível respeito que nos merece, dirá, com a tranquillidade do Homem que sabe que tem cumprido sempre o seu dever: fizeram-metambém os Accionistas Justiça.

Nós assinando êste pergaminho, que mais vale pelo sentir, do que pelo valor material, diremos, com a insaciável vontade colectiva de bem fazer Justiça: cumprimos um dever.

E assim nessa união de briosos sentimentos, esta data marca um duplo estímulo para os nossos vindouros.

Os accionistas da Companhia sabem reconhecer o trabalho dos seus funcionários e êstes trabalhando para bem de todos, devem fazê-lo com a certeza de que, além do trabalho ser pago, em cada fôlha se inscreve o labor de cada um, para oportunamente se lhes prestar homenagem pelo que fizeram.

Ex.<sup>mo</sup> Sr. Engenheiro:

Nestas folhas seguem-se muitas assinaturas, veja, em cada uma, um amigo, e, na sua totalidade, não o antagonismo do capital e trabalho, mas sim a união de todos, para um fim comum, justo e honesto: O BEM DA PÁTRIA E DA HUMANIDADE.

Em seguida, o sr. Presidente da Assembleia Geral concedeu o uso da palavra ao sr. Filipe dos Reis, que fez algumas considerações sobre o câmbio das acções e obrigações, terminando por afirmar que se torna indispensável fazer-se uma conversão de valores em francos, uma vez que a maior parte dos títulos — acções e obrigações — segundo consta, se encontra nas mãos de portugueses. E acrescenta: A própria Companhia da Beira Alta, as Companhias Reünidas Gás e Electricidade, a Companhia do Crédito Predial e outras têm feito a conversão dos seus empréstimos.

Em nome do Conselho de Administração, o sr. eng.<sup>o</sup> Vasconcellos Corrêa, depois de agradecer aos srs. coronel Pina Lopes e Levindo Alves as palavras elogiosas, que lhe tinham dirigido na moção e na mensagem, esclarece o sr. Filipe dos Reis sobre a questão dos câmbios, dizendo que tanto as obrigações como os juros foram pagos a diversos câmbios. Em resumo — o que está escripturado foi o que se pagou.

Terminada esta explicação, foi concedida a palavra ao sr. João Pereira da Rosa, que se alargou em considerações de vária ordem, terminando por afirmar que tendo sido reduzido o número de com-

bóios e de percursos, não se compreende o resultado de exploração que o Relatório apresenta.

Em resposta ao sr. João Pereira da Rosa, o sr. eng.<sup>o</sup> Vasconcellos Corrêa disse que efectivamente houve um grande aumento de receitas e, portanto, seria lógico esperar um lucro maior de exploração. Era êsse, de resto, o desejo do Conselho de Administração. Mas as dificuldades, desde 1929, são muitas, e, expostas várias vezes à consideração do Governo, não puderam até agora ser removidas. O período anormal que atravessamos justifica e esclarece essas dificuldades. As despesas aumentaram consideravelmente. O carvão é mais caro e de pior qualidade. Em 1939 gastaram-se em combustível 35.000 contos; em 1944, com menor número de combóios, 178.000 contos. Considerando tôdas as despesas da Companhia, encontra-se que, de 1939 para 1944, houve um aumento de 223.000 contos, ou sejam 101 por cento. Em vez de 13 quilos de carvão que se consumiam por quilómetro gastam-se actualmente 18, e tão mau é que os maquinistas lhe chamam extintor de incêndios. Outra verba importante é a que respeita aos aumentos de vencimento ao pessoal. Em 1939, foram 141.452 contos; em 1944, 214.512. Há ainda outras despesas, mas, na sua maioria, são sensivelmente iguais às dos anos anteriores. Isto constitue, na opinião do orador, um êxito da administração. Conseguiram-se reparações em que o trabalho técnico compensou o aumento de custo dos materiais. Daí o não causar estranheza a exiguidade do saldo quando considerado o aumento das receitas.

O sr. eng.<sup>o</sup> Vasconcellos Corrêa observou, depois, que os preços dos bilhetes, apesar dos



esforços que a Companhia fez para os elevar, não foram modificados. As tarifas são as mesmas. No entanto, desde 1895 a 1939 a Companhia gastou 543.000 contos em melhoramentos nas linhas.

Recordou, nesta altura, que, a seguir à crise de 1929, houve os enormes prejuízos causados pelo arrendamento das linhas do Estado, e, por fim, o desenvolvimento da camionagem. Leu trechos dos relatórios dos anos anteriores para demonstrar que a Companhia tem reclamado constantemente providências para combater as dificuldades que a assoberbam, salientou que, nos últimos anos, aumentaram o tráfego e as receitas, porque a camionagem está quasi paralisada. Isso trouxe um volume extraordinário de serviço dos caminhos de ferro. Quando a camionagem, que é indispensável, voltar à normalidade, a situação será melhor.

Explicou como, pelo transporte da mercadoria rica, é possível transportar a mercadoria pobre. Disse que a C. P., fazendo economias enormes, nunca se desinteressou do progresso ferroviário, pois constantemente manda técnicos ao estrangeiro para estudarem o que ali se faz. Recordou que, em 1930, estava completo o estudo da electrificação das linhas Lisboa-Sintra e Lisboa-Vila Franca, e que, por causa da quebra de receitas em 1931, foi adiada a realização de tais melhoramentos. Referiu que as experiências com as automotoras deram excelentes resultados.

Quanto ao saldo da exploração de 1944, o orador disse que ele não é só de 74.064\$57, mas de 32.663.877\$26, visto que há a deduzir despesas complementares e de estabelecimento, liquidações nas linhas exploradas por contratos, con-

tribuições e encargos de obrigações.

Falou em seguida o sr. Secundino Branco, que pede para ser informado dos motivos do grande aumento feito ao pessoal solicitando explicações pois deseja ter firme se esse aumento foi motivado por imposição do Estado ou então quais os motivos.

«Se há males, acrescenta o orador, que se acabe com eles, e se o Estado não colabora com o caminho de ferro fica então o Conselho de Administração de braços cruzados sem nada poder fazer».

O sr. Pereira da Rosa volta a falar e disse que nunca ninguém supôs que o contrato para o arrendamento dos C. F. Estado fôsse uma calamidade para a C. P. e diz que não está aqui para censurar o Conselho de Administração ou outros dirigentes da C. P. mas sim para ser elucidado sobre o assunto que lhe interessa como acionista. Não sei se aqui estão algumas pessoas que tivessem intervenção na formação do contrato de arrendamento, eles foram bem intencionados e nunca ninguém supôs que essa transação motivasse prejuízos à C. P.

O sr. Pereira da Rosa pede mais uma vez o uso da palavra para agradecer ao sr. Eng.º Vasconcellos Corrêa as explicações dadas, com as quais, disse o orador, se sentiu satisfeito.

O Presidente do Conselho de Administração da C. P. agradece ao sr. Secundino Dias as palavras amáveis que lhe dirigiu e explicou quais as despesas especiaes e gastos com o pessoal.

Foram aprovadas depois, sem discussão, as seguintes conclusões do parecer do conselho fiscal:

«1.º — Que sejam aprovados o relatório, balanço, contas e mais actos do conselho de

administração, referentes ao exercício social de 1944.

2.º — Que o saldo credor da conta de «Ganhos e Perdas», em 34 de Dezembro de 1944, no valor de 74.064\$07, tudo conforme liquidação do exercício na antiga rede da Companhia, passa a conta nova; e que o «déficit» a repartir, no valor de 22.883.784\$35, por efeito da liquidação do exercício na antiga rede do Estado, fique escriturado, consoante tem sido praticado em anos anteriores, na conta de resultados que se vê inscrita no balanço geral e respeita a resultados da exploração de antigas linhas do Estado.»

Ao submeter à apreciação da assembleia a conclusão 3.ª (voto de louvor e reconhecimento ao conselho de administração e comissão consultiva, pelo diligente zelo posto na sua gerência) o sr. presidente disse que se discutiriam e seriam votadas, em conjunto, a moção do sr. coronel Pina Lopes e a mensagem do sr. Levindo Alves. O sr. João Pereira da Rosa declarou que a moção estava dentro da ordem dos trabalhos, mas que a mensagem (que, aliás assinaria com muito prazer) não estava. O sr. presidente manifestou critério diverso, mas a questão terminou com o pedido do sr. Levindo Alves para retirar a sua mensagem. A moção e a conclusão do parecer foram, depois aprovadas por unanimidade, e a primeira por aclamação.

O sr. eng.º Orlando de Melo Rego propôs que o louvor fôsse extensivo ao conselho fiscal; e o sr. eng.º Vasconcellos Corrêa, à assembléia geral.

Quando ia proceder-se à eleição, o sr. eng.º Orlando de Mello Rego apresentou à assembleia a seguinte proposta:

Considerando que continuam existindo três vagas no Con-



selho de Administração, correspondentes aos três Administradores que, normalmente, constituiriam o Comité a que se refere o § único do art. 12.º dos Estatutos;

Considerando que a Assembleia Geral tem de deliberar sobre o preenchimento das vagas existentes no mesmo Conselho;

Considerando ainda que subsistem as razões que motivaram as resoluções das Assembleias Gerais realizadas em 1941, 1942, 1943 e 1944, em virtude das quais não foram preenchidas as vagas dos referidos Administradores;

Considerando que, em virtude da situação internacional, ainda não foi possível cumprir este ano no estrangeiro todas as formalidades e preceitos que são de observar em circunstâncias normais;

A Assembleia Geral resolve manter a sua orientação anterior sobrestando no preenchimento das vagas mencionadas dos referidos Administradores, devendo a eleição de hoje, no que diz respeito ao Conselho de Administração, recair única e exclusivamente no preenchimento da vaga aberta pela terminação do mandato do Administrador Sr. Manuel José Pinto Osório, organizando-se

a respectiva lista nesta base, em conformidade com o critério estabelecido nas últimas Assembleias.

O sr. dr. Alberto Xavier, comissário do Governo, leu então o seguinte:

«Devo declarar, devidamente autorizado, que persistindo presentemente os motivos que nos últimos anos aconselharam a sobreestar no preenchimento de três vagas de administradores que normalmente constituíam o «comité» de Paris, e acrescendo mais a circunstância de ter sido convertida em lei a proposta governamental estabelecendo as bases da remodelação profunda dos serviços ferroviários do País, o Governo vê com simpatia a proposta do accionista sr. eng.º Orlando Rego, considerando oportuno que seja aprovada.»

Procedeu-se depois ao acto eleitoral. Foram reconduzidos, por 317 votos, para o Conselho de Administração, o ilustre engenheiro coronel Manuel José Pinto Osório e para o Conselho Fiscal o sr. dr. Emídio Guilherme Garcia Mendes.

Depois de terem sido conhecidos os resultados da eleição,

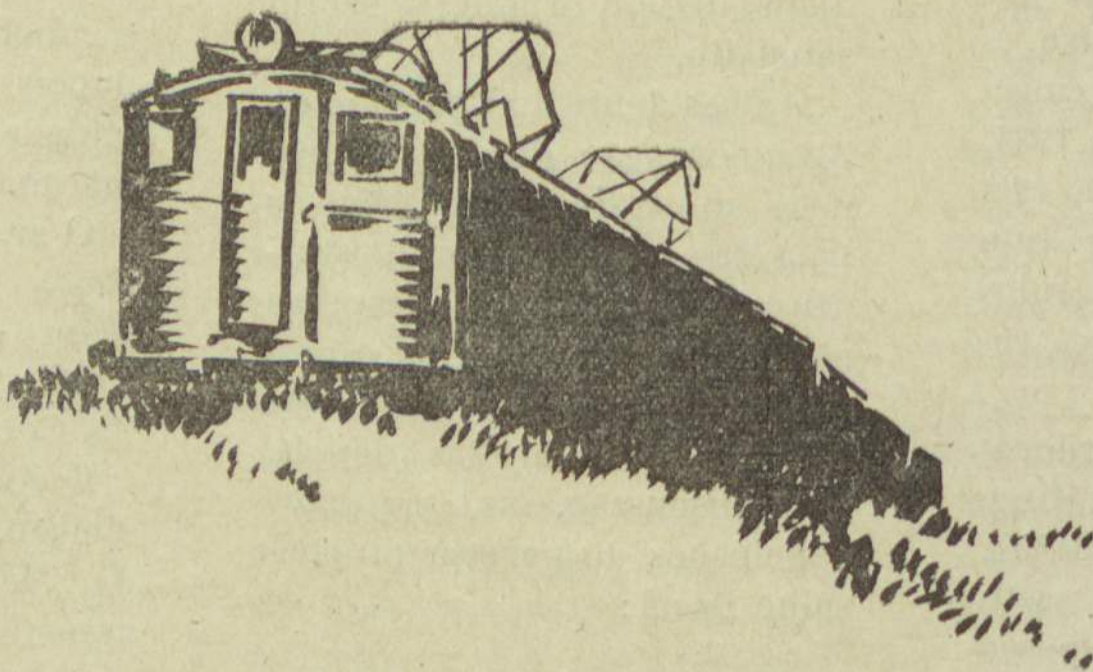
o sr. eng.º Vasconcellos Corrêa apresentou à Assembleia a revisão dos contratos com os Caminhos de Ferros Meridionais e Caminhos de Ferro do Mondego.

Quanto aos primeiros, disse que, em 1944, se pagaram 603.735\$00, quando, pelo anterior contracto, se deviam pagar 1.861.128\$55, o que representa um benefício de 1.257.393\$55 para a C. P. Em 1943 entregaram-se 655.181\$10, quando pelo contrato anterior deviam ser 3.147.606\$69, o que deu um benefício de escudos 2.492.425\$59.

Ao Caminho de Ferro do Mondego foram entregues 133.959\$90, quando, pelo contrato anterior, deviam ser 332.000\$00. Houve, pois, um benefício de 198.064\$00. Em 1943 pagaram-se 131.068\$30, quando, pelo contrato anterior, deviam ser 332.000\$00 — o que deu um benefício de 200.931\$70.

A assembleia ratificou estes actos do conselho de administração e assim se concluíram os trabalhos.

A mensagem ao sr. presidente do Conselho de Administração foi, então, assinada por todos os accionistas presentes, o que constituiu mais uma expressiva e justa homenagem ao ilustre ferroviário.





## Linhas Estrangeiras

**ESPAÑA** Inaugurou-se, recentemente, nos arredores de San Juan, Alicante, a primeira pousada ou residência de velhos pensionistas ferroviários. Magnificamente instalado, este internato pode receber 50 pessoas. Todos os quartos estão magnificamente mobilados, com gosto e verdadeira noção de conforto, e os seus terraços, amplos, são bem expostos ao sol.

— Por decreto do ministro de Obras Públicas, inserto no Boletim Oficial de 22 de Abril, foram autorizados os seguintes aumentos nas tarifas gerais e especiais, aplicados às explorações de caminhos de ferro de via estreita: passageiros, 25 por cento; mercadorias de primeira necessidade, 20 por cento; sobre as outras mercadorias, quer de grande ou pequena velocidade, 30 por cento.

**INGLATERRA** Segundo uma noticia do «Manchester Guardian», a firma construtora de locomotivas «Beyer Peacock and Company», de Manchester, recebeu do Sul de África uma encomenda de 30 locomotivas gigantes.

Desde o começo da guerra, aquela firma exportou 122 locomotivas, cada uma delas especialmente construída de acordo com as exigências das regiões a que se destinavam. Além das 30 enviadas à África do Sul, foram atendidas outras encomendas ultramarinas inclusivé 24 máquinas para a Birmânia, 16 para o Brasil, 13 para a Rodésia, 13 para Kenya e Uganda e 4 para a Índia. Todas as locomotivas possuíam dimensões excepcionais pesando 180 toneladas as que foram para a África do Sul, e 230 as que se destinaram aos caminhos de ferro Bengal — Nagpur.

A difícil tarefa de transportar essas locomotivas foi realizada pela «London Northeastern Railway, sem o menor contratempo. Somente duas das locomotivas citadas necessitaram de 17 veículos especialmente escolhidos para o seu transporte e constituíram um trem de 360 toneladas. Houve casos em que as curvas de plataformas ofereciam um espaço de pouco mais de meia polegada.

Durante a guerra a construção de locomotivas no Reino Unido sofreu as mais severas restrições, tendo em vista a adaptação para finalidades bélicas a que foram submetidas inúmeras fábricas no sentido de produzir «tanks» e outros armamentos. A própria «Beyer Peacock», acima citada, tem-se encarregado de fabricar os «tanks» pesados «Churchill». No após guerra será reiniciada a produção de locomotivas em larga escala não só para as necessidades internas como para atender às encomendas ultramarinas.

## Publicações recebidas

**Águas de Portugal** — Por Luís Acciaiuoli  
— Lisboa, 1944.

Acabamos de receber o segundo volume — História e Bibliografia — do prestimoso trabalho *Águas de Portugal*, da autoria do engenheiro-chefe da I. A., sr. Luís Acciaiuoli, e publicado pela Direcção Geral de Minas e Serviços Geológicos, do Ministério da Economia. Tão utilíssima obra, que preenche verdadeiramente uma lacuna há muito existente na bibliografia da matéria a que diz respeito, reclama a atenção dos estudiosos do assunto para os quais será claramente indispensável. O tomo acabado de publicar é constituído por uma substanciosa História das Águas Minerais, que o autor sub-intitula de Introdução. Descreve-nos a história das águas minerais em Espanha, França e Itália, entre os gregos, os romanos e os celtas; fala-nos de termas antiquíssimas; das *Aquae Flaviae*; do *Balneum Troia*; do balneário romano de S. Vicente; dos banhos vetustos de Monchique, das Taipas, de Vizela, Bencatel, Cabêço de Vide, Caldas de Alafões, Caldelas, etc., até à fundação de Portugal. Depois, vem pelos séculos fora, até ao presente, consignando a crónica das águas minerais em diversas épocas, de decadência ou de esplendor, sempre apoiado em seguras fontes e sólida documentação.

Além do científico, a obra do senhor engenheiro Luís Acciaiuoli reveste um interesse de curiosidade que lhe grangeará decerto o melhor êxito, mesmo entre os leitores profanos no assunto.

O texto do livro é acompanhado de gravuras.

**Boletim da Casa do Alentejo.**

Recebemos o n.º 101, correspondente aos meses de Janeiro e Fevereiro do corrente ano, do Boletim da «Casa do Alentejo». Na capa reproduz a sala «Velez Conchinhas», inaugurada em 21 de Dezembro de 1944, que se destina a jogos e com cuja inauguração se prestou uma justíssima homenagem ao digno tesoureiro e grande animador da «Casa do Alentejo».

O «Relatório» regista todas as actividades e pública as contas da Gerência no ano de 1944.

**Caixa do Abono de Família dos Operários Gráficos do Distrito de Lisboa** — (Relatório e Contas da 1.ª gerência).

Estão publicados o Relatório e Contas referentes ao exercício de Novembro de 1943 a Dezembro de 1944 da Caixa do Abono de Família dos Operários Gráficos do Distrito de Lisboa, criada por alvará de 13 de Outubro de 1943 e que abrange além deste os distritos de Beja, Évora, Faro, Portalegre, Santarém e Setúbal.

A Direcção da Caixa, desejando proporcionar o o maior número de benefícios aos seus sócios efectivos, criou os subsídios de casamento, nascimento e aleitação, instrução, conjunto familiar e de funeral.

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA



# Câmara Corporativa

## Parecer acêrca da proposta de lei n.º 96, sôbre coordenação de transportes terrestres

(Continuação do número anterior)

Conseguir-se-á assim chegar à elaboração de um plano geral e harmónico de todos os transportes. Nêle se poderão atender certos casos especiais, como o dos transportes puramente rurais, e até admitir o pagamento de indemnizações quando fôsse indispensável suprimir serviços já existentes, se bem que esta cláusula não deva ter aplicação no regime da proposta, em que os exploradores de linhas suprimidas formam a própria entidade em favor de quem se opera a supressão.

A legislação alemã também se inspirou na idea de conseguir a coesão dos transportes e a sua justa repartição entre os caminhos de ferro do Estado e a associação dos exploradores de transportes em automóveis. Mas um acordo único para todo o País é mais difícil de estabelecer e bem faz a proposta de lei encarando simplesmente a celebração de acordos regionais.

Concluídos os acordos, o País ficará tendo uma rede completa de transportes terrestres, cada um na sua esfera de acção própria, servindo pela melhor forma os interesses locais.

Tornar-se-ão assim possíveis muitas combinações úteis. Poder-se-ão então mesmo pôr em vigor o plano de Javary que suprimia várias linhas e estações de caminhos de ferro. Para os passageiros os combóios só parariam nas gares centrais, distanciadas 25 ou 30 quilómetros umas das outras. Aí se faria o transbôrdo dos passageiros vindos das estações intermediárias ou a elas destinados, os quais seriam transportados em automóveis. Igual sistema seria aplicado ao transporte de mercadorias que se não fizesse em vagões completos.

Haveria assim a economia resultante da supressão de muitas estações pequenas de fraco movimento e do respectivo pessoal. As mercadorias seriam levadas de porta a porta, só se fazendo o cálculo tarifário nas gares centrais, os vagões completos circulariam irregularmente, sendo destacados dos combóios de mercadorias e entregues ao gerente da estação, que poderia ser até um comerciante local.

Nas grandes linhas os combóios circulariam assim com menor perda de tempo.

O plano de coordenação elaborado pelas companhias de caminhos de ferro franceses é análogo nesta parte ao plano Javary. Prevê a supressão das linhas férreas secundárias, salvo quando as localidades estiverem mal servidas pela estrada. Insiste no uso dos arcazes para o transporte das mercadorias. Essencialmente, porém funda-se também no uso de gares centrais, como núcleos da coordenação dos transportes.

Ao contrário do que parece ter-se propalado, a presente proposta não vem pois condenar e eliminar os carreiras con-

correntes do caminho de ferro, antes lhes permite até trabalhar dentro da zona de 10 quilómetros até agora considerada como zona de protecção das linhas férreas.

Não desconhecemos o vasto alcance das medidas contidas na base VI. Julgamos que elas são semelhantes às de várias legislações estrangeiras, mas que lhes são superiores, por serem mais completas e lógicas. Não lhes devemos pois negar o nosso aplauso, confiando em que da sua aplicação resultará a solução do problema da coordenação dos transportes e a abertura de novos e largos horizontes ao progresso da economia nacional.

Em especial devemos louvar o espírito de equidade que anima a proposta. Ao passo que as legislações estrangeiras se inclinam sempre a proteger os caminhos de ferro, a proposta põe as duas formas de transporte em perfeito pé de igualdade.

Fiel ao seu liberal sistema, a proposta espera que os acordos se estabeleçam por livre querer dos interessados e o Governo só se reserva para intervir quando tal acôrdo se não consiga ou só se faça em bases que não mereçam a aprovação official.

Completa esta base a colaboração entre as duas formas de transporte, estabelecendo entre elas o serviço combinado, de cuja aplicação proveitosa nos dá clara idea o relatório da proposta.

Ainda se encontra uma hipótese especial. Pode acontecer que os caminhos de ferro tenham conveniência em que se estabeleça uma certa carreira de automóveis, mas pode o concessionário não julgar do seu interesse estabelecê-la. Pode ainda o Governo não julgar que ela deva ser imposta em nome do interesse geral. Em tal caso o caminho de ferro poderá conseguir o estabelecimento da referida carreira, subsidiando-a. É mais uma forma de colaboração das duas modalidades de transportes, que só pode merecer aplauso.

Sòmente se pondera também que era legítimo que qualquer entidade interessada quisesse subsidiar à sua custa a carreira para obter a sua criação ou impedir o seu cancelamento. É certo que uma entidade estranha não outorgante no acôrdo de tráfego estabelecido não pode em qualquer modo vir alterar a sua execução. Mas nada obsta a que o faça, desde que obtenha o prévio acôrdo dos outorgantes, e por isso sugere a concessão de tal facilidade, acrescentando à base VI o seguinte :

§ 4.º No caso do parágrafo anterior podem os subsídios ser concedidos por terceiros, desde que com isso concordem a empresa ferroviária e as empresas exploradoras de automóveis interessadas na respectiva zona.

BASE VII. — Esta base atribue claramente ao transporte



colectivo em automóveis o carácter de serviço público. É evidente que não se quer dizer com isso que seja serviço oferecido ao público, pois então a noção abrangeria igualmente o comércio e a indústria. A ideia do serviço público implica a satisfação de uma necessidade geral, que as actividades privadas e individuais não podem por si satisfazer, por meio de um processo confiado a uma organização administrativa, funcionando sob a autoridade exclusiva do Poder Público, ou a actividades privadas, rigorosa e minuciosamente regulamentadas. No caso presente trata-se, pois, de um transporte à disposição de todos em iguais condições determinados pela autoridade pública.

De há muito é atribuído aos caminhos de ferro, sem qualquer contestação, o carácter de serviço público, mas hoje reconhece-se que igual carácter devem ter todos os transportes por via férrea, por estrada, por água ou pelo ar.

Há quem conteste esta doutrina, dizendo que só os caminhos de ferro são criados pelo Estado, ao passo que os transportes em automóveis resultam da iniciativa individual. Há, quanto a estes, a possibilidade de satisfazer as necessidades gerais sem ter de recorrer a um serviço público. Parecem pouco convicentes estas objecções. O caminho de ferro não construído pelo Estado não se pode dizer criado por ele, a não ser que assim se entenda por ele resultar inicialmente de uma concessão. Esse argumento leva então a não poderem deixar de ser considerados serviços públicos os transportes em automóveis fundados numa concessão, como o serão nos termos da presente proposta.

É porque precisamente se reconhece que a livre iniciativa individual em matéria de transportes colectivos em automóveis não satisfaz convenientemente as necessidades do público, que se pretende subordinar esses transportes ao regime de concessão, isto é, dar-lhes o carácter de serviço público, cuja execução é por essência incompatível com a livre acção individual.

O fim do legislador, ao atribuir ao transporte colectivo em automóveis a qualificação de serviço público, foi certamente o de afirmar que tais transportes não podiam manter-se em regime de plena liberdade. O interesse geral impunha neste caso a necessidade da intervenção do Poder Público. Não se trata aqui de uma inovação doutrinária da presente proposta. Quasi todas as legislações já consignam o princípio de que todo o transporte de passageiros ou mercadorias oferecido ao público com fins comerciais é considerado como serviço público.

Esta qualificação legal traz logo importantes consequências, como: a obrigação de assegurar um serviço regular e de aplicar a todos iguais tarifas. Leva também a não considerar o lucro como um elemento essencial da exploração do serviço.

Só a qualidade do serviço público autoriza a impor a exploração de carreiras pobres por servirem também regiões pobres.

**BASE VIII.**—As razões que militam em favor da atribuição do carácter do serviço público às carreiras de automóveis levam logicamente a atribuí-lo também aos transportes colectivos em carros de aluguer. Não seria justo deixar só a estes plena liberdade, de que eles se poderiam servir para guerrear e arruinar aquelas. Em França, até como medida de protecção às carreiras regulares, o decreto de 12 de Outubro de 1938 estabeleceu que as tarifas para carros de aluguer deviam ser 20 por cento superiores às das carreiras regulares.

A mesma censura que se faz às carreiras de automóveis, por tratarem de só transportar mercadorias ricas e de frete rico desprezando as mercadorias volumosas de pequeno valor, incide com redobrada razão sobre os carros de aluguer. Nunca estes aceitarão transportar produtos essenciais, como o ferro ou o carvão, a não ser como frete de retorno, que

podem reduzir a preços inferiores de preferência a regressar em lastro.

É com relação aos carros de aluguer que domina a mais completa e, podemos dizê-lo, mais desordenada liberdade. Eles recusam todos os serviços que não considerem remuneradores. Pedem o preço que entendem, visto não estarem sujeitos a preceitos tarifários. Isto é, só trabalham onde, quando e como querem.

Já os exploradores de carreiras reclamam medidas de protecção contra a concorrência dos carros de aluguer. Aquêles são comerciantes, que exploram um serviço regular, têm a sua contabilidade em forma legal, aplicam ao seu pessoal as leis sociais, submetem-se a preceitos fiscais e têm obrigações especiais. Por isso o preço de custo nos seus carros é superior ao do transporte em carros de aluguer. Estes nem dão garantias de usar documentos normais em matéria de transporte, nem assumem qualquer responsabilidade para com os carregadores pelo roubo ou perda da respectiva carga.

Tudo isto já era assim, mas por maioria de razão a proposta, impondo novas obrigações às carreiras regulares, não poderia deixar os carros de aluguer na sua cómoda liberdade. Para mais há a contar com que as empresas concessionárias disponham de carros de reserva que as habilitem a prestar os serviços extraordinários que possam vir a ser precisos.

A medida mais drástica e mais vulgar quanto aos carros de aluguer é a que limita o seu percurso a uma extensão máxima, que em geral, varia com a grandeza do território nacional.

A lei espanhola de 29 de Janeiro de 1941 dispõe claramente que os automóveis de aluguer não poderão contratar-se para o transporte extraurbano, mediante o pagamento por fracções da sua carga máxima — o que igualmente já se consigna no artigo 2.º do nosso regulamento de automóveis pesados —, nem estabelecer competência com outros transportes que sejam objecto de concessão.

São, pois, justificadas e harmónicas com as disposições das legislações estrangeiras as normas que a proposta consigna na sua base VIII.

Há ainda a notar que a proposta não impõe o limite de 50 quilómetros em distância linear, mas como o limite de raio de acção. Isto significa que em redor dos grandes centros os carros de aluguer poderão circular dentro de um círculo com um raio de 50 quilómetros. Poderão assim percorrer 100 quilómetros entre dois pontos extremos do círculo ou até mais em direcções transversais dentro desse círculo. É, pois, largo limite que a proposta estabelece e mais amplo mesmo do que o que se acha estabelecida em muitas legislações estrangeiras.

Há todavia a considerar em especial certos transportes, como o do peixe fresco, que deve ser deslocado rapidamente e sem transbordos. Poderia para ele permitir-se excepcionalmente o transporte em carros de aluguer a distâncias superiores a 50 quilómetros. Parece, porém, mais consentâneo com o espírito geral da proposta conferir esse privilégio aos concessionários das carreiras de mercadorias a que se refere a base IV. É certo que se trata de um transporte irregular, que pode não se compadecer com a permanente regularidade das carreiras, mas a sua execução deve ser permitida aos concessionários destas fora dos termos normais. Sugerimos, pois, que se acrescente à base V o seguinte § único:

As empresas concessionárias referidas neste artigo poderão organizar serviços extraordinários em carros de aluguer, a distâncias superiores a 50 quilómetros, para o transporte de peixe fresco e outros géneros de rápida deterioração, com prévia autorização do Governo e nos termos por este determinados.



Pode ainda dar-se o caso, embora pareça pouco provável, de que as empresas concessionárias não queiram usar desta faculdade, e nem por isso desaparece a necessidade destes transportes especiais. Justo é então que a elas se possam substituir os proprietários de carros de aluguer. Alvitra-se, pois, que à base VIII se acrescente o seguinte § único:

§ único. Se as empresas concessionárias não quiserem usar da faculdade que lhes é concedida pelo § único da base V, poderá ela ser reconhecida aos proprietários de carros de aluguer.

É vulgar em muitos países a regulamentação dos transportes particulares, que só devem servir os proprietários dos carros, e já entre nós lhes foi proibido o transporte de mercadorias não pertencentes aos seus proprietários pela portaria n.º 10:328, de 3 de Fevereiro de 1943.

Decerto a ideia que se teve em vista na regulamentação dos carros particulares foi a de manter a doutrina desta portaria, não os impedindo de transportar as cargas dos seus proprietários. Para evitar quaisquer dúvidas conviria talvez dizê-lo claramente, e por isso sugerimos que se acrescente à base VIII a alínea seguinte:

A regulamentação dos transportes particulares de mercadorias orientar-se-á no sentido de impedir que nas viaturas particulares se transportem mercadorias que não pertençam ao respectivo proprietário.

BASE IX. — Já, entre outras, as legislações francesas e espanholas reconheceram que só podia ser assegurada a coordenação dos transportes terrestres, submetendo-os todos à jurisdição de uma mesma entidade. É indispensável que exista esta suprema autoridade coordenadora, pois, embora se procure de preferência promover o acôrdo voluntário entre os interessados, há que ver o caso de êle não se conseguir. Cumpre além disso fiscalizar, com um alto espírito de imparcialidade, a execução desses acordos e a obediência às prescrições legais.

Maior será ainda a autoridade da suprema entidade coordenadora, sendo assistida por um corpo consultivo, em que estão representados tanto os interessados como o público.

Merece certamente pleno aplauso o delineado na base IX. Sòmente se julgou que poderia convir a fusão das duas actuais Direcções Gerais antes mesmo de efectivação parcial das disposições legais novas pois talvez para a facilitar pudesse contribuir a existência da Direcção Geral única. Certamente é uma questão de oportunidade de que só o Governo poderá competentemente ajuizar. Por isso mesmo parece preferível deixar ao Governo ampla liberdade de decisão e permitir-lhe resolver a reforma prevista antes mesmo de efectivação parcial da nova lei. Sugere-se pois para a referida base a seguinte redacção:

Logo que o julgue oportuno o Governo promoverá...

BASE X — Bem fez a proposta em criar junto da entidade fiscalizadora, a futura Direcção Geral dos Transportes Terrestres, um alto corpo consultivo. Nêle estarão devidamente representados o Estado, os empresários de transportes e os clientes destes, o que dá toda a significação a essa organização, que virá corrigir o que possa haver de administrativo e burocrático em excesso na superintendência exercida por funcionários públicos em matéria de coordenação de transportes.

(Continua no próximo número)

# Há 50 anos

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Julho de 1895)

## Novo Caminho de Ferro em Africa

Noticiámos já que o sr. ministro da marinha projectava o estabelecimento de uma nova linha ferrea em Angola, com o fim de accentuar o nosso dominio no sul da provincia. Esse projecto foi apresentado ao concelho superior do Ultramar e depois enviado á direcção geral do ministerio, afim de que ella mande proceder a um reconhecimento das linhas ferreas de Benguella ao Bihé, de Mossamedes ao planalto e da Bahia dos Elephantes por Quilhengues, tendo estes dois ultimos traçados por objectivo o Cubango em Maculunque. Estes estudos teem por fim determinar qual dos traçados serve necessidades mais urgentes, devendo-se attender n'elles ás difficuldades de construcção e ás condições das regiões sob o ponto de vista de exploração e de colonização.

O caminho de ferro de Mossamedes ao planalto foi já estudado em tempo, o de Benguella ao Bihé constitue justa aspiração de todo o commercio local, o traçado desde a bahia dos Elephantes é que é novo e devido á iniciativa do sr. Ferreira d'Almeida.

Por este projecto a linha deverá sahir da bahia pelo Equimina e pelo sul do Dombe Grande em exploração entre Huila e Caconda para aproveitar uma região muito cortada de rios e portanto em excellentes condições, e para entrar por fim em Cassinga, região aurifera, no vale do Cubango.

Applaudimos esta idéa de se proceder aos indispensaveis estudos, para que fique bem claramente expresso a que a região convem primeiro attender.

A construcção da nova linha será feita directamente por conta do governo, devendo a primeira brigada encarregada dos reconhecimentos partir de Lisboa no dia 6 d'agosto.

## Tratado de commercio com a Russia

Foi já assinado pelo ministro dos negocios estrangeiros sr. Lobo d'Avila, e pelo sr. Schevitch, ministro plenipotenciário em Lisboa, a convenção commercial e de navegação entre Portugal e a Russia.

## Novo districto em Angola

Está finalmente resolvida a formação de um novo districto em Angola, comprehendendo as terras portuguezas de Lundo, do Cuango a Cassai. Para governador foi escolhido o sr. Henrique de Carvalho que foi ha annos encarregado de explorar a região. Esta occupação tem por fim accentuar o domínio portuguez, e annular, no que nos póde interessar, a influencia dos nossos vizinhos belgas.

## Linhas Portuguezas

**Generos frescos** — Determina a companhia real, em 10 do corrente que as suas estações permittam aos expedidores o envio das senhas junto á escripturação nas remessas de grande velocidade de generos frescos e de facil deterioração, comprehendendo-se, n'esta designação, peixe fresco, criação, caça, flôres naturaes cortadas, hortaliças fructas verdes, carne fresca, etc.

Os expedidores teem de declarar que isentam a companhia de responsabilidade pelo extravio da senha ou pela indevida entrega tanto da senha como da remessa.





**"A NOVA  
LOJA DE  
CANDEEIROS"**

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

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

Rua da Horta Sêca, 24--LISBOA--Telefone 2 2942



*Para interiores*  
**UMA TINTA A ÓLEO, FÔSCA,  
DE ASPECTO AVELUDADO**

Aplica-se à pistola ou o pin-  
cel, adere a todas as superfi-  
cies, é lavável, isenta de pro-  
dutos tóxicos, não deixa cheiro,  
e é por isso recomendada para  
escolas, hotéis, casas de saúde,  
hospitais, etc.

Com esta tinta obtém-se os  
mais belos efeitos decorativos.

**VALPASTEL**

**VALENTINE**

SOC GILCAR. LTDA  
Rua Nova do Almada, 81, 2.º  
Telef 24504 LISBOA

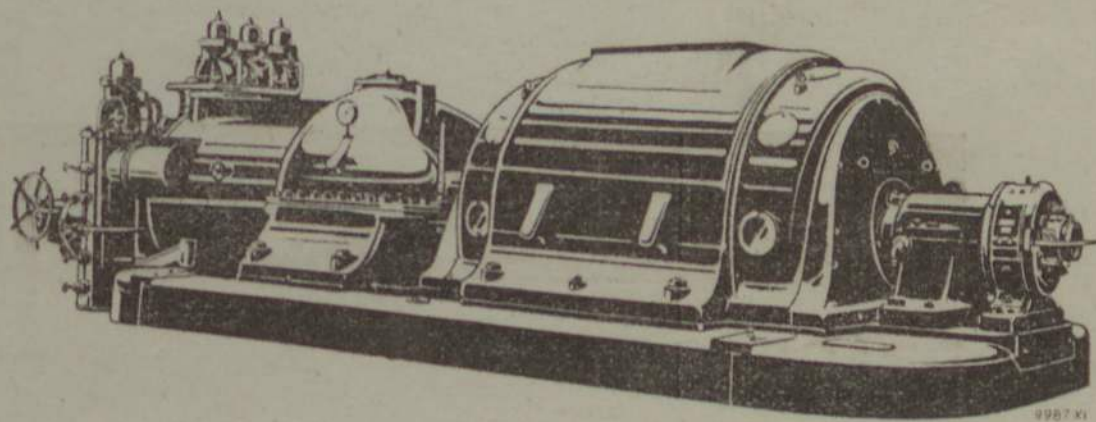
**LUCRE, ACERTE, ATINE, PINTANDO COM VALENTINE**

**Telefone 2411**

Teleg. BROWNBOVERI — Pôrto (Universal Trade Code)

**Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.<sup>ia</sup>  
BADEN—SUIÇA**

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



União Eléctrica Portuguesa, Pôrto  
Turbo-grupo a vapor de 7.500 kilowatts

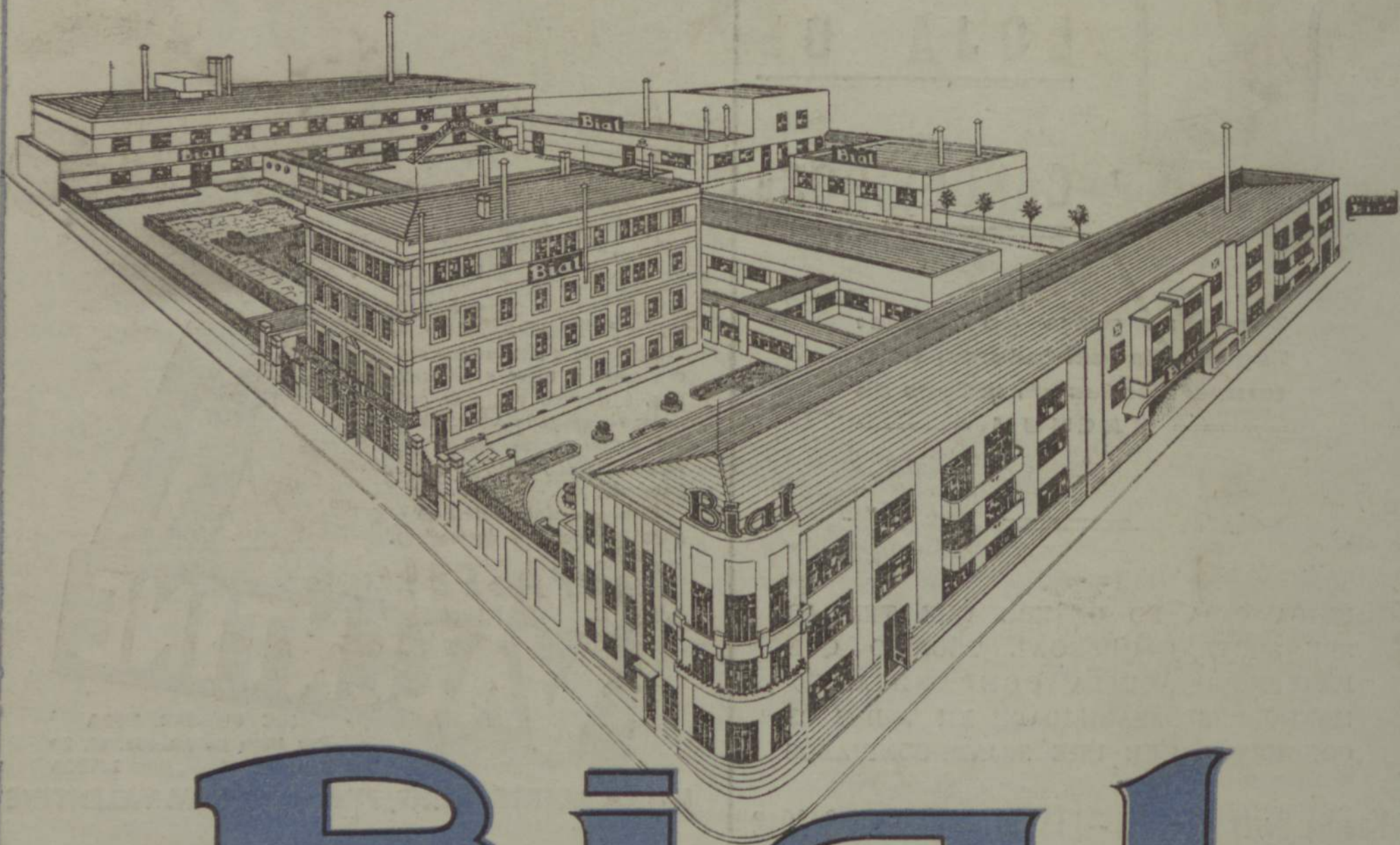
Representante geral para Portugal e Colónias:

**EDOUARD DALPHIN**

**ESCRITÓRIO TÉCNICO:**

**Praga D. João 1, 25, 3.º, Dt.º — Pôrto**





# Bial

É NESTES LABORATÓRIOS  
QUE SE PREPARA O

**BENZO-DIACOL**

DRÁGEAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE