

2.º do 68.º Ano

Lisboa, 1 de Abril de 1955

Número 1615

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
CAMINHOS DE FERRO

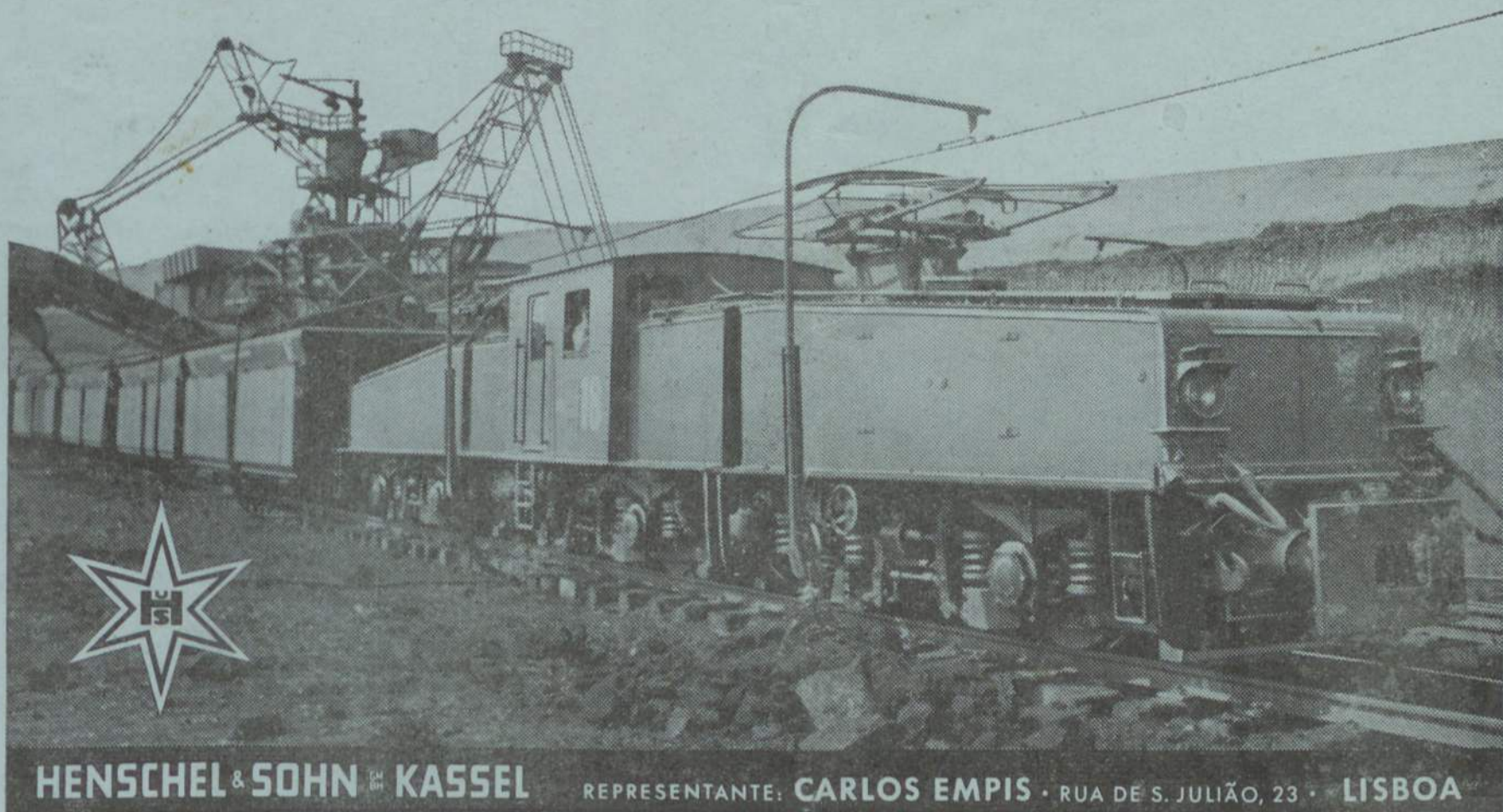
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158 — LISBOA

AS LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS **HENSCHEL**

FORNECEM-SE EM GRANDE QUANTIDADE PARA OS SERVIÇOS MINEIROS A CÉU ABERTO

A LOCOMOTIVA **HENSCHEL** PARA EXPLORAÇÃO A CÉU ABERTO,
REPRESENTADA ABAIXO, TRABALHA NUMA MINA DE LINHITE



HENSCHEL & SOHN KASSEL

REPRESENTANTE: **CARLOS EMPIS** · RUA DE S. JULIÃO, 23 · LISBOA

COMPANHIA
«Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

///

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

S E D E

Rua da Vitória, 88-2.º — L I S B O A

Telefones 2 8552 — 2.º 8953

Hôtel Bayard



17, Rue du Conservatoire

PARIS

O hotel onde se fala a nossa língua,
com quartos com ou sem refeições
e que os portugueses preferem por
— estar no centro de Paris —

FIBROCIMENTO



- TUBOS E ACESSÓRIOS, DE 40 mm. a 600 mm.
- CHAPAS LISAS E ONDULADAS
- RESERVATÓRIOS

Serviços técnicos especializados

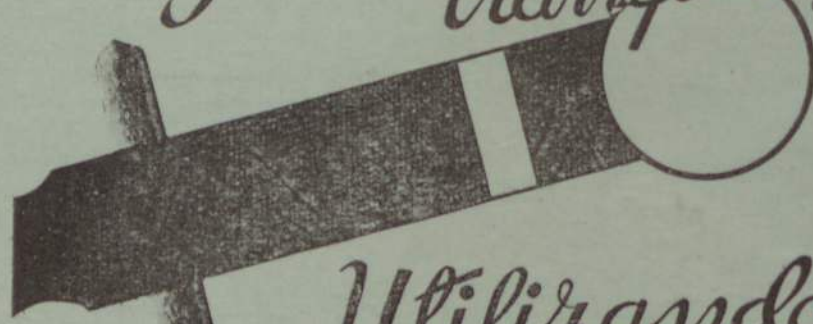
Sociedade Técnica de Hidráulica, S. A. R. L.

ESCRITÓRIOS E ARMAZÉM — Av. Fontes Pereira de Melo, 14

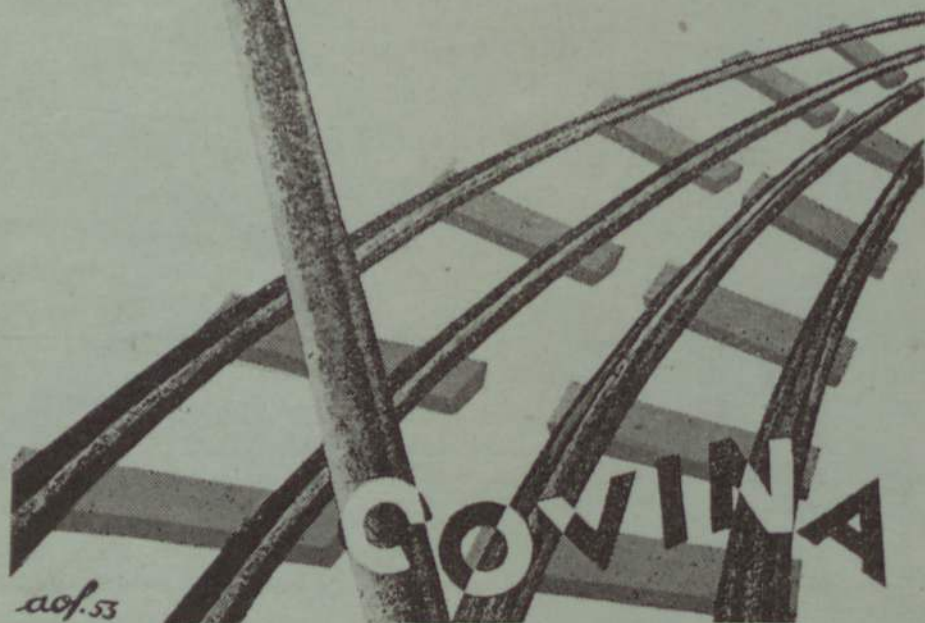
Telef. 4 0798 — 5 7127 — 5 7128 — LISBOA

AGENTES E REVENDEDORES EM TODO O PAÍS

Assegure uma viagem
tranquila!



Utilizando
vidros
inestilháçãveis



aoj.53

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

1615

1 — 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 A R I O

Contributo para a análise qualitativa do tráfego de passageiros por caminho de ferro, pelo DR. ROGÉRIO ALBERTO TORROAIS VALENTE	59
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	68
Notáveis melhorias nos Serviços Ferroviários Internacionais, por GUERRA MAIO	69
Há 50 anos	70
Eng.º José Fernando de Sousa	70
IV Romagem de combatentes aos Campos de Batalha de Flandres	71
Reunião Ferroviária.	72



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

Pelo DR. ROGÉRIO ALBERTO TORROAIS VALENTE

1. O interesse da análise qualitativa do tráfego

Para toda e qualquer empresa, de produção de bens ou de serviços, é do maior interesse o conhecimento da composição, do ponto de vista económico, da sua clientela e da proporção dos vários núcleos de que essa clientela se compõe.

Além do mais, tal conhecimento será um valioso — embora não suficiente — elemento de orientação de uma política de preços.

E assim, relativamente a qualquer actuação no mercado, podem não só antever-se os limites de repercussão das providências tomadas, como fazer-se previsões quanto aos resultados dessas mesmas providências, previsões que devem ter em linha de conta, aliás, a justa ponderação de uma série de factores que no problema intervêm, entre eles, os coeficientes correspondentes às *funções-procura*, ou seja, as *elasticidades da procura* de cada espécie de bens oferecidos no mercado.

Põe-se assim para as empresas a necessidade de análise qualitativa das respectivas clientelas, análise em que o volume de vendas, desempenhará, como é óbvio, papel essencial.

O problema é inteiramente válido no transporte por caminho de ferro. Aqui, o volume das vendas é o volume do tráfego; as actuações no mercado são as providências tarifárias, quer gerais quer restritas. A clientela é toda a massa de utentes, quer

do tráfego de passageiros quer do tráfego de mercadorias.

Do que se compõe — do ponto de vista económico — tal clientela é o problema em causa, que se desdobra em dois outros consoante as duas grandes categorias de tráfego: passageiros e mercadorias.

Relativamente a mercadorias sob vários aspectos pode ser conduzida uma análise qualitativa do tráfego. No entanto, a sua decomposição por espécies de mercadorias e por escalões de percurso responde, em boa medida, às necessidades em vista. Consegue-se assim identificar os agrupamentos da clientela correspondentes aos grandes agrupamentos de mercadorias: os clientes dos transportes de adubos, dos transportes de trigos, dos transportes de madeiras, dos transportes de cimentos, etc.. Por seu turno, esses grandes agrupamentos são susceptíveis de análises ainda mais pormenorizadas, norteadas por variáveis à escolha do investigador.

Relativamente a passageiros, sob muitos aspectos pode ser também conduzida uma análise qualitativa do tráfego, nomeadamente quanto ao grau de rendabilidade ou não rendabilidade empresarial, aos níveis de rendimento dos utentes e às captações de consumo.

Por agora, limitar-nos-emos a abordar a análise qualitativa do nosso tráfego de passageiros por caminho de ferro, assunto que, por sinal, tem merecido menos atenção dos estudiosos do que o tráfego de mercadorias.

Quanto a nós, e mau grado o campo mais restrito de dados com que deparamos, o assunto reveste-se de incontestável interesse, porquanto, abordado ele, se podem extrair algumas ilações esclarecedoras.

2. *Âmbito do presente estudo*

Para qualquer investigador com preocupações numéricas da realidade, a posição ideal seria sempre dispor de dados que caracterizassem perfeitamente as facetas que se propõe estudar. Infelizmente, seja porque o critério que norteou a organização das estatísticas tão raramente coincide com o critério a que o investigador atribui maior importância para orientação dos estudos, seja porque no campo a estudar se verifica uma enorme carência, por vezes absoluta, de dados, as mais das vezes dada a impossibilidade, por diversos motivos, de recorrer a sondagens e a inquéritos—, é-se obrigado a enveredar por «soluções de sucedâneo», com que, indirectamente, se tenta alcançar a almejada tradução numérica da realidade.

Com o tráfego de passageiros por caminho de ferro estamos colocados perante certas dificuldades que nos obrigam a tal atitude, isto é, a substituir dados específicos por índices indirectos de determinadas facetas, para nós importantes, no problema em causa.

E assim, circunscreveremos o aspecto da rendabilidade ou não rendabilidade no inteiro desconhecimento de dados de custos de produção — à composição do tráfego de passageiros segundo os agrupamentos tarifários; o aspecto dos níveis de rendimento dos utentes ⁽¹⁾ à caracterização do tráfego de passageiros segundo as classes e o aspecto das capitações de consumo à caracterização do tráfego de passageiros

⁽¹⁾ Assunto que profundamente investigado, tendo em vista os orçamentos familiares dos vários níveis de rendimento e a consequente quota-parte disponível, traria interessantes esclarecimentos quanto à «potencialidade» de consumo do bem transporte.

com base no percurso médio anual e no número de viagens-ano por habitante.

Serão pois estes, fundamentalmente, os pontos que focaremos nos números seguintes.

Por outro lado ainda, e dadas as características muito particulares da linha de Cais do Sodré-Cascais, explorada pela Sociedade «Estoril», cingir-nos-emos ao tráfego de passageiros na rede em exploração pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.)—3 571,3 km de linhas. A linha de Cais do Sodré-Cascais (6 km) merece, a nosso ver, estudo especial.

3. *A composição do tráfego de passageiros segundo os agrupamentos tarifários*

Recorrendo ao *Boletim Estatístico do Tráfego Ferroviário*, editado pela C. P., conseguimos uma primeira caracterização qualitativa do tráfego de passageiros consoante estes se transportaram ao abrigo da Tarifa Geral, da Tarifa de Tranvias, da Tarifa de Assinaturas, das Tarifas diversas do tráfego nacional ou das Tarifas Internacionais.

Para melhor segurança nas conclusões basear-nos-emos nos apuramentos dos últimos 3 anos:

QUADRO I

Distribuição dos passageiros transportados (em milhares), segundo as principais Tarifas

	1952	1953	1954
TRÁFEGO NACIONAL			
Tarifa Geral	13 610	13 054	13 131
Tarifa de Tranvias	18 358	17 882	18 078
Tarifa de Assinaturas	15 612	17 555	19 285
Tarifas diversas	1 030	1 158	1 370
Total	48 610	49 649	51 864
TRÁFEGO INTERNACIONAL			
Tarifas diversas	56	58	59
Total	56	58	59
Total do Tráfego Nacional + total do Tráfego Internacional .	48 666	49 707	51 923

Para tornarmos estes dados mais perceptíveis convertamo-los em percentagens do total de passageiros transportados em

cada ano (total do Tráfego nacional + total do Tráfego internacional):

QUADRO II

Distribuição dos Passageiros transportados (em percentagem) segundo as principais Tarifas

	1952	1953	1954
TRÁFEGO NACIONAL			
Tarifa Geral	28,0	26,3	25,3
Tarifa de Tranvias	37,7	36,0	34,8
Tarifa de Assinaturas	32,1	35,3	37,2
Tarifas diversas	2,1	2,3	2,6
<i>Total.</i>	99,9	99,9	99,9
TRÁFEGO INTERNACIONAL			
Tarifas diversas	0,1	0,1	0,1
<i>Total.</i>	0,1	0,1	0,1
Total do Tráfego Nacional + total do Tráfego Internacional	100	100	100

Nesta primeira apreciação tiramos já algumas conclusões interessantes:

— que unicamente 25 a 28% dos passageiros transportados — pouco mais de 1/4 do tráfego total — se transporta ao abrigo da Tarifa Geral;

— que cerca de 72 a 75% dos passageiros transportados — à roda de 3/4 do tráfego total — se transporta ao abrigo de tarifas especiais, com base em preços reduzidos;

— que nessa enorme massa de passageiros transportados ao abrigo de tarifas especiais, a grande maioria é utente das Tarifas de Tranvias e de Assinaturas (a cada uma cabe cerca de 36% do total de passageiros transportados), tarifas com preços dos mais reduzidos;

— que é flagrante a relativa exiguidade do tráfego internacional de passageiros

pelo caminho de ferro, não obstante os progressos realizados nestes últimos anos ⁽²⁾.

— que a importância relativa do núcleo utente da Tarifa Geral mostra tendência para diminuir, em benefício do núcleo utente de algumas tarifas especiais, mormente da Tarifa de Assinaturas.

— que tendo-se verificado em 1954, relativamente a 1953, uma variação positiva de 2216 milhares de passageiros transportados, só 3,5% desses passageiros foram da Tarifa Geral, sendo os restantes das tarifas especiais, com um máximo de 78% para a Tarifa de Assinaturas.

Ante estes factos é compreensível que ao aumento de 4,5% verificado em 1954, em relação a 1953, no número de passageiros transportados, tenham correspondido em igual período aumentos de apenas 3% no número de passageiros-quilómetro e de apenas 2% na receita bruta correspondente.

Quer dizer: o aumento relativo na receita foi menos de metade do aumento relativo no número de passageiros transportados.

Mas procuremos ainda fazer uma investigação mais profunda para oferecermos um panorama mais pormenorizado e completo das realidades do nosso tráfego de passageiros por caminho de ferro.

Assim, apresentaremos a seguir, a par do aproveitamento das tarifas reduzidas, a distribuição dos passageiros transportados ao abrigo da Tarifa Geral consoante foram adquirentes de bilhetes inteiros, meios, quartos ou oitavos.

Para melhor compreensão do significado dos números, indicamos, a par do movimento de cada rubrica, o grau de redução (quando a haja) sobre a Tarifa Geral:

(2) Não ignoramos que o número de passageiros acima indicado como respeitando ao tráfego internacional não traduz na íntegra a realidade, porquanto, por diversos motivos, entre os quais avultam os de ordem cambial, muitos passageiros têm preferido até agora, no sentido Portugal-Espanha e além, a utilização de bilhetes para as estações fronteiriças espanholas (considerados como sendo de tráfego nacional) em vez de bilhetes das tarifas internacionais directas.

Mesmo assim corrigido, estamos crentes que o volume do tráfego internacional não irá além de 0,2% do tráfego total.

Esta percentagem fica ainda apreciavelmente aquém das que se verificam em outros países de maior turismo, como seja a França (1,1%), a Holanda (1,3%), a Itália (1,6%) e a Suíça (1,8%), considerada só a utilização das tarifas internacionais.

QUADRO III

Composição do Tráfego nacional de passageiros consoante as principais situações tarifárias (com base nos dados de 1954)

Situações tarifárias	Grau de redução sobre a Tarifa Geral	Passageiros transportados (Em percentagem do tráfego total)
Tarifa Geral		
c/Bilhete Inteiro	—	19
c/Bilhete meio	50 %	2
c/Bilhete quarto	75 %	4
c/Bilhete oitavo	87,5 %	0,3
Tarifa de Tranvias	20 %	34,8
Tarifa de Assinaturas	variável com o percurso mas oscilando entre 45 % e 87,5 %	37,2 (¹)
Outras Tarifas	em média { 40 % em 1.ª e 2.ª classes 20 % em 2.ª classe	2,6

A meditação nos números atrás apresentados leva-nos directamente a uma das questões centrais em que sempre se tem debatido o caminho de ferro: *o cerceamento das suas receitas ante o enorme peso das reduções que é obrigado a conceder.*

Basta ver que transportando-se anualmente mais de 50 milhões de passageiros (em 1954 foram cerca de 51,9 milhões), só 19 a 20 % desse total, isto é, cerca de 10 milhões, pagam *bilhete inteiro da Tarifa Geral*; os restantes 80 a 81 % auferem descontos que variam de 20 % a 87,5 % (¹).

Ora, se está no convencimento de muitos que as actuais bases de preços da Tarifa Geral (\$50 ou \$38, consoante os casos,

(³) O tráfego ao abrigo da Tarifa de Assinaturas é, como se sabe, mensalmente obtido por estimativa, mas em bases que se podem considerar bastante aceitáveis, pois atendem às várias categorias de assinaturas, além de que se têm efectuado, por vezes, sondagens.

(⁴) Estamos a limitar o nosso campo de análise ao que se tem considerado hoje estatisticamente «passageiro», isto é, a pessoa transportada que paga, a preço inteiro ou a preço reduzido. Estão fora de causa, pois, os portadores de passes, massa apreciável que, a ser considerada — se acaso fosse estatisticamente determinada —, permitiria então avaliar o problema em toda a sua plenitude.

Note-se, todavia, que se tomarmos como base de análise não o número de passageiros transportados mas o número de passageiros-quilómetro as percentagens serão muito mais favoráveis quanto ao núcleo da Tarifa Geral, devido, precisamente, ao percurso médio mais elevado. A repartição é a seguinte: Tarifa Geral 57 %, Tranvias 19 %, Assinaturas 19 % e outras Tarifas 5 %.

Por seu turno, no que respeita à Tarifa Geral, 80 % dos passageiros-quilómetro são de bilhetes inteiros, e só 12 %, 7 % e 0,2 %, respectivamente, de meios, quartos e oitavos.

para a 1.ª classe, \$35 para a 2.ª classe e \$25 para a 3.ª classe, por passageiro-quilómetro) já por si ficaram aquém do que em boa verdade deveria corresponder para perfeita equivalência aos actuais índices de preços com base em 1938, fácil é de concluir quanto ao baixo nível das receitas percebidas de uma tão grande massa de utentes.

4. O panorama da composição por agrupamentos tarifários nalgumas redes europeias

O panorama com que atrás deparámos não é específico do caso português. Com grau maior ou menor ele se observa nas principais Redes europeias, como se pode comprovar com os dados que condensamos no seguinte quadro, e que amavelmente nos foram fornecidos por cada uma das Redes indicadas (⁵):

QUADRO IV

Passageiros transportados em algumas redes europeias em 1953 (em milhões) (⁶)

Agrupamentos Tarifários	Camin. de Ferro Espanh. (RENFE)	Camin. de Ferro Franc. (SNCF)	Camin. de Ferro Belgas (SNCB)	Camin. de Ferro Holand. (NS)	Camin. de Ferro Suíços (CFF)	Camin. de Ferro Italianos (FS)
Tarifa Geral	85,3	88,9	46,4	84,4	59,4	112,3
Tarifas Suburbanas	—	252,6	—	—	—	—
Assinaturas diversas	(¹)	105,5	152,8	67,0	121,3	131,0
Tarifas Especiais do Tráfego Nacional	29,7	43,4	25,1	—	18,9	132,6
Tarifas Internacionais	0,6	5,1	(²)	2,1	3,8	4,0
Tráfego total	115,6	495,5	224,3	153,5	203,4	379,9

(⁵) Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) Société Nationale des Chemins de Fer Français (S.N.C.F.) Société Nationale des Chemins de Fer Belges (S.N.C.B.) Nederlandsche Spoorwegen (N.S.) Chemins de Fer Fédéraux Suisses (C.F.F.) Ferrovie dello Stato (F.S.)

(⁶) Certas diferenças que se notam, quanto a alguns Caminhos de Ferro, relativamente aos dados do tráfego total insertos na «Statistique Internationale des Chemins de Fer» (1953), da U.I.C., explicam-se com o facto de os dados do nosso quadro não incluírem os transportes militares (é o caso dos C. F. Holandeses, por exemplo).

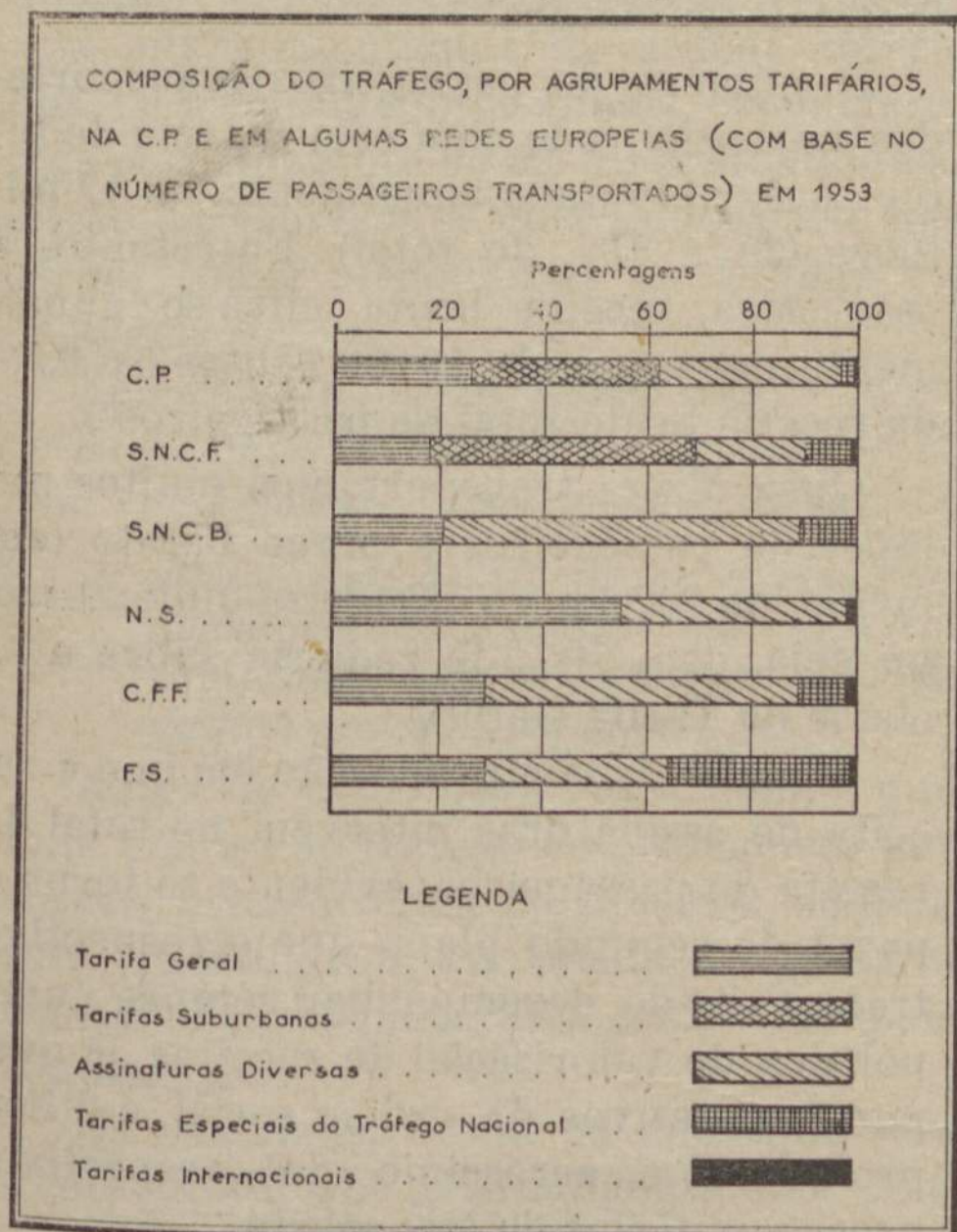
(⁷) Ignora-se o número de passageiros transportados com assinaturas mas presume-se seja considerável pois sabe-se que o número de assinaturas emitidas foi de 504 milhares (90 % aproximadamente de 3.ª classe).

(⁸) Não foi possível apurar-se separadamente o tráfego internacional do nacional.

É na realidade flagrante o «peso» que representa o tráfego ao abrigo de certas Tarifas reduzidas, mormente, e com carácter de generalidade, o das Tarifas de Assinaturas.

A salientar que as tarifas especiais reduzidas suburbanas, que em França («Banlieue de Paris») beneficiam, análogamente ao que connosco sucede, um tráfego volumosíssimo — mais de 50% do tráfego total! — não existem em Espanha, na Bélgica, na Holanda e em Itália, cujas redes, por isso mesmo, se vêem aliviadas desse gravoso «encargo social».

Com o gráfico de barras que apresentamos pode com facilidade avaliar-se da composição relativa do tráfego, por agrupamentos tarifários, na rede da C. P. e nas redes europeias já referidas, de que exceptuamos, todavia, a R.E.N.F.E., por os respectivos dados, na ausência do número de passageiros transportados com assinaturas, não se prestarem a comparação.



5. As «Tarifas sociais», o seu aproveitamento e a determinação quantitativa das «cargas» delas resultantes para os caminhos de ferro

* No que respeita ao tráfego de passagei-

ros que beneficia de preços reduzidos, reveste-se de especial significado o que é feito ao abrigo das chamadas «tarifas sociais». Salvo raras excepções, pode dizer-se que a política das «tarifas sociais» é praticada pela generalidade dos caminhos de ferro de todo o Mundo, embora com matices de diferença sensível⁽⁹⁾.

Como exemplos de «tarifas sociais» podem citar-se as seguintes: as de famílias, de mutilados de guerra, de pensionistas de guerra, de trabalhadores e de migrantes, de prisioneiros, de visitantes de túmulos militares, de comboios suburbanos (travias), de assinaturas (mormente ao do tráfego suburbano, de estudantes, de operários e de aprendizes), de crianças viajando em grupos, e de bilhetes populares de férias anuais.

Precisamente, julgamos oportuno dizer que a Comissão Económica para a Europa (E. C. E.), através do seu Comité dos Transportes Interiores, e com a preciosa colaboração da *Union Internationale des Chemins de Fer (U. I. C.)* empreendeu para algumas redes europeias a determinação quantitativa das «cargas que resultam para o caminho de ferro derivadas da obrigação de transportar em geral».

Nessa determinação quantitativa, a par das cargas resultantes do sector mercadorias (com as chamadas tarifas de «amparo» ou de «apoio»⁽¹⁰⁾, por exemplo), foram consideradas as «tarifas sociais», e julga-

⁽⁹⁾ Não discutimos aqui se foi ou não feliz a escolha de tal designação, já que se pode argumentar que o sistema tarifário do caminho de ferro, todo ele, tradicionalmente e na generalidade dos países, se evidencia profundamente imbuido de intentos sociais, ponto de vista que faria admitir deverem considerar-se *todas* as suas tarifas como *sociais*, embora cada uma delas com a sua graduação. Compreende-se, todavia, que a designação de «tarifas sociais» pretende marcar as que, quanto a reflexos sociais, apresentam, quicá, graduação «mais elevada».

⁽¹⁰⁾ Aquilo que os franceses designaram por «tarifs de soutien», e os alemães por «Subventionstarife», como seja o caso das que se aplicam ao carvão na França e na Alemanha e à batata em França.

mos curioso citar os resultados dos cálculos efectuados ⁽¹¹⁾.

A S.N.C.F. calculou em 25,4 biliões de francos franceses (cerca de 2 milhões de contos) a carga resultante para 1954 da aplicação das «tarifas sociais», incluindo nelas as tarifas de militares (Exército e Marinha), a destas últimas calculada em 9,3 biliões;

A D.B. calculou em 186,7 milhões de marcos cerca de 13 milhões e 297 mil contos a carga anual resultante das «tarifas sociais» na qual só 97 milhões de marcos respeitam a assinaturas de operários reduções de 70 a 87% e de estudantes reduções de 77 a 97%;

Os C. F. F. avaliaram a carga anual das «tarifas sociais» em 29 milhões de francos suíços (cerca de 194 mil contos).

Os F. S., por estimativa, chegaram à verba de 8 biliões de libras (cerca de 360 mil contos) para caracterizar a carga anual resultante das tarifas em causa.

⁽¹¹⁾ A título de esclarecimento diremos que se procurou tanto quanto possível uniformizar os cálculos nas várias redes consoante regras publicadas pela E. C. E..

Tendo em vista essas regras a S. N. C. F. empregou a seguinte fórmula:

$$C = T_1 (R_2 - R_1) - (T_1 - T_2) (R_2 - p)$$

em que:

C é a carga resultante da obrigação de aplicar a tarifa reduzida;

R₁ é a receita média quilométrica resultante da aplicação da tarifa reduzida;

T₁ é o tráfego efectivamente assegurado ao caminho de ferro com a aplicação da tarifa reduzida;

R₂ é a receita média quilométrica correspondente à tarifa comercial ou à média ponderada das tarifas comerciais (ou à tarifa óptima) que poderia ser aplicada em vez de aplicar R₁ (em princípio $R_2 > R_1$)

T₂ é o tráfego que seria efectuado com base na tarifa R₂ ($T_2 < T_1$)

p é o custo marginal da unidade de tráfego no intervalo $T_1 - T_2$.

A fórmula exprime que a carga resultante da aplicação de uma tarifa reduzida é igual ao produto da diferença entre a tarifa ou as tarifas de aplicação (ou a tarifa óptima) e a tarifa reduzida pelo volume de tráfego efectuado com base na tarifa reduzida, sendo este resultado corrigido pelo «lucro líquido» (receita menos o custo marginal) conseguido com o tráfego suplementar resultante da aplicação da tarifa reduzida.

A fórmula permite ainda definir, pelo menos teoricamente, a tarifa óptima R₂. Esta será a que, tendo em conta o coeficiente de elasticidade da procura e o custo marginal p, conduz ao valor máximo de C.

A S. N. C. B. indicou dever receber do Estado, em 1954, a título de compensação

de várias «tarifas sociais» o montante de cerca de 800 milhões de francos belgas (56 mil contos), que aliás, é só uma quota-parte da carga resultante dessas mesmas tarifas. Só no que respeita a bilhetes de assinaturas de operários e de empregados de ordenados modestos, e que dão lugar a um tráfego que se avalia em 43% do tráfego total de passageiros de 1953, recebeu a S. N. C. B. do Estado em 1954 a compensação de 635 milhões de francos belgas, representando metade da diferença entre o «custo de produção» e a receita auferida de tais bilhetes de assinatura.

Os Oe. B. B. («Oesterreichischen Bundesbahnen»), isto é, os Caminhos de Ferro Austríacos, chegaram, por estimativa, à verba de 306 milhões de shillings (cerca de 367 mil contos) como caracterizando a perda no ano de 1953.

Entre nós, um exemplo frisante de «tarifa social» é-nos dado pela tarifa de bilhetes de assinatura.

O número de passageiros transportados na nossa rede com esta espécie de bilhetes é computado anualmente em 17 milhões (35 a 37% do total). Entretanto, a respectiva receita bruta cifra-se anualmente em cerca de 19 800 contos (só 6,5% da receita bruta total de passageiros!).

Quer dizer: transportamos muitos milhões de passageiros a preço barato (em média, de \$07,4 por passageiro-quilómetro, ou seja, com 70% de redução sobre a 3.ª classe da Tarifa Geral).

E mais: dada a proporção em que a receita de assinaturas intervém no total da receita de passageiros, evidente se torna o papel de segundo plano que o respectivo tráfego há-de desempenhar sempre numa política de valorização de receitas, já que, por imperativos de ordem social, é difícil promover o acréscimo dos respectivos preços unitários de transporte.

Num estudo feito há anos nos Caminhos de Ferro Belgas concluía-se que enquanto um passageiro com assinatura semanal de operário, de 3.ª classe, dava, à distância média (cerca de 23 km), a receita de 3 frs.

belgas, o custo de produção do respectivo transporte cifrava-se em cerca de 11 frs. belgas. Se a distância aumentasse, a divergência mais sensível seria: a 50 km, por exemplo, à receita de 4 frs. belgas, corresponderia o custo de 22,5 frs. belgas. Considerando só os casos de percurso médio, poder-se-á dizer que nesta categoria de assinaturas o resultado global da divergência entre custos e receitas se exprimia por «déficits» da ordem dos 270 % das receitas.

Quanto a nós, mesmo na ausência de elementos que nos permitam aplicar a fórmula aconselhada pela E. C. E., não nos é difícil fazer a estimativa de que a carga anual da manutenção da nossa Tarifa de Assinaturas não andar-á por menos de 35 mil contos anuais.

Se acrescentarmos a esta carga a que se pode admitir seja derivada da manutenção da Tarifa de Tranvias — outra tarifa a que não se pode negar o carácter «social» — e que computamos da ordem, talvez, dos 14 a 15 mil contos anuais, encontraremos já o montante de 50 mil contos anuais, e que só representa uma quota-parte das cargas totais respeitantes ao tráfego de passageiros.

Estes 50 mil contos anuais representam cerca de 14 % das despesas anuais da C. P. com vencimentos do seu pessoal do activo!

6. *A caracterização do nosso tráfego de passageiros segundo as classes. Confronto com o panorama de algumas redes europeias.*

Antes de mais, devemos salientar que uma análise do tráfego de passageiros por classes não encontra na presente conjuntura, quanto a nós, a normalidade que seria desejável e que permitiria conclusões mais seguras.

Na realidade, desde há anos que vem desenvolvendo-se gradualmente uma política de redução do número de classes a duas: 1.^a e 3.^a numas linhas (a maioria) com o abandono correlativo da 2.^a; noutras linhas (principalmente na Zona Centro) se oferece, por vezes, 1.^a, 2.^a e 3.^a classes.

Resumindo, podemos dizer:

1 760 km de linhas só com 1.^a e 3.^a classes (49 % da rede);

1 811 km com 1.^a, 2.^a e 3.^a classes, mas onde, por vezes, há comboios sem 2.^a classe (51 % da rede).

A situação está, pois, influenciada por factores estranhos à livre escolha do passageiro, não permitiundo os números actuais senão ilações restritas.

Deste modo, quanto à utilização da 2.^a classe, os números globais nenhum significado têm agora; quanto à 1.^a e 3.^a classes, os números estarão decerto influenciados pelas primeiras reacções dos antigos passageiros de 2.^a classe, que ainda hesitam quanto à classe a tomar.

Será preciso pois aguardar mais algum tempo e analisar, cumprida então uma política integral de duas classes, como se fixou a distribuição.

Vejamos, no entanto, como tem sido essa distribuição nestes últimos anos:

QUADRO V

Distribuição dos Passageiros transportados e dos Passageiros-quilómetro segundo as classes (em milhares)

	1952	1953	1954
<i>Passageiros transportados</i>			
em 1. ^a classe	824	950	1 075
em 2. ^a classe	2 682	2 488	2 294
em 3. ^a classe	45 161	46 269	48 554
<i>Passageiros - quilómetro</i>			
em 1. ^a classe	76 068	106 306	122 945
em 2. ^a classe	184 578	131 929	102 199
em 3. ^a classe	1 078 435	1 151 631	1 207 866

Mais elucidativos se tornam os números com a sua conversão em percentagens:

QUADRO VI

Distribuição dos Passageiros transportados e dos Passageiros-quilómetro segundo as classes (em percentagens dos totais)

	1952	1953	1954
<i>Passageiros transportados</i>			
em 1. ^a classe	1,7	1,9	2,1
em 2. ^a classe	5,5	5,0	4,4
em 3. ^a classe	92,8	93,1	93,5
<i>Passageiros - quilómetro</i>			
em 1. ^a classe	5,7	7,6	8,6
em 2. ^a classe	13,8	9,5	7,1
em 3. ^a classe	80,5	82,9	84,3

Comparemos estas distribuições com as de 4 anos afastados e de conjuntura diferente: por exemplo, 1927 (ano em que a acção do automóvel pouco ainda se fazia sentir), 1938 (último ano anterior à guerra), 1944 (ano de guerra) e 1947 (ano de após-guerra):

QUADRO VII

Distribuição dos Passageiros transportados e dos passageiros-quilómetro segundo as classes (em percentagem dos totais)

	1927 (a)	1938 (a)	1944	1948
Passageiros transportados				
em 1. ^a classe	4	1,4	1,3	1,3
em 2. ^a classe	17	6,5	8,8	8,8
em 3. ^a classe	79	92,1	89,9	89,9
Passageiros — quilómetro				
em 1. ^a classe	.	4,5	4,6	4,6
em 2. ^a classe	.	16,7	17,4	17,4
em 3. ^a classe	.	78,8	78,0	78,0

(a) Nas estatísticas publicadas nestes anos não foram tidos em conta os passageiros que adquiriram bilhetes em trânsito bem como os portadores de bilhetes de assinaturas.

É perceptível, ante os dados destes dois quadros, aquilo a que os franceses denominam *glissement* ⁽¹²⁾ interclasses.

Assim, em 1927, ano ainda de fraca actuação do automóvel entre nós, o conjunto 1.^a + 2.^a classes tomava 21% dos passageiros transportados, enquanto a 3.^a classe tomava 79%; em 1938, ano de plena actuação do automóvel, a situação alterou-se sensivelmente: o conjunto 1.^a + 2.^a classes toma agora só 7,9% do total, enquanto a 3.^a classe toma 92,1% do total.

Em 1944 e 1948 reflectem os números situação de dificuldades do automóvel durante a guerra, sobretudo do automóvel particular, pois melhora um tanto o aproveitamento do conjunto 1.^a + 2.^a classes (10,1% do total) em oposição a 89,9% do total, relativo à 3.^a classe.

Passada essa época de dificuldades, de novo o deslizamento se verifica no sentido

(12) Que podemos traduzir por *escorregamento* ou *deslizamento* do tráfego, neste caso de umas classes para outras.

da 3.^a classe, em níveis até então nunca alcançados anteriormente, ao que não é estranho, em certa medida, como é de calcular, a supressão da 2.^a classe. E assim, o conjunto 1.^a + 2.^a classes fixa-se agora à roda de 7% do total, com tendência para menos, enquanto a proporção dos passageiros de 3.^a classe se fixa em 93% do total, com tendência para aumentar ⁽¹³⁾.

Com percentagens um tanto mais favoráveis para o conjunto 1.^a + 2.^a classes (quer dizer, os passageiros de 1.^a e 2.^a classes percorrem por viagem, em média, mais elevada quilometragem) fica também patente a referida tendência do deslizamento dos passageiros das classes mais elevadas para a 3.^a classe atentando nos dados respeitantes à distribuição, por classes, dos passageiros-quilómetro.

Embora o fenómeno do deslizamento para a 3.^a classe resulte de várias causas, os dados que apresentamos revelam, quanto a nós, a influência do transporte automóvel ⁽¹⁴⁾, público e particular, sobretudo o último, e ainda, no após-guerra, a influência, embora mais diminuta, do avião.

(13) Acresce aqui dizer que os dados de que atrás nos servimos respeitantes a 1927 e 1938 não oferecem aquele grau de comparabilidade que desejaríamos pois não tiveram em conta, como observamos, os passageiros que adquiriram bilhetes em trânsito bem como os portadores de bilhetes de assinaturas. É natural que, pelo menos, os portadores de bilhetes de assinaturas «pesem» mais na 3.^a classe que na 1.^a e 2.^a. É pois de admitir que, se os dados de 1927 e 1938 tivessem tido em conta tais categorias de passageiros, a composição relativa de tráfego desses anos, por classes, indicasse uma utilização um pouco mais elevada para a 3.^a classe, em prejuízo do conjunto 1.^a + 2.^a classes. A rectificação, em nosso entender, deveria ser de pequena monta e não invalidaria as conclusões, bastando que se atente na profunda modificação operada de 1927 a 1938, um e outro anos oferecendo dados com o mesmo grau de comparabilidade.

(14) O Prof. Doutor J. Lapa, na sua dissertação «Transportes Terrestres» (1946) também aponta o desaproveitamento das classes superiores no período 1929-1938 (V. pg. 228, ob. cit.).

(Conclui no próximo número)

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.**

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Elogio do teatro dramático

Embora muitas pessoas vejam no teatro uma maneira agradável e divertida de passar a noite e de fazer a digestão do pantagruélico jantar, pondo de parte, como inútil, a sua função cultural, não são, contudo, as comédias ligeiras que mais resistem ao implacável desgaste do tempo. A glória da imortalidade pertence, com poucas excepções, ao teatro sério, à literatura dramática de todos os tempos.

Na época passada, representou-se, no Rio de Janeiro, o drama *Senhora dos Afogados*, de Nelson Rodrigues, por uma companhia dirigida pela grande actriz Bibi Ferreira, filha do actor Procópio Ferreira, que o público de Lisboa admirou, há anos, como principal intérprete da peça—*Deus lhe pague*, de Joracy Camargo. A noite da estreia da *Senhora dos Afogados* foi tempestuosa. O público dividiu-se. Entre os que aplaudiram calorosamente a peça via-se o ilustre Gilberto Freyre. Se há quem veja em Nelson Rodrigues um cabotino, a grande maioria do público admira neste escritor talentoso e ousado um renovador do teatro brasileiro.

Entrevistado por um jornalista, Nelson Rodrigues declarou: «*Senhora dos Afogados* pertence à linha das minhas obras desesperadas. Ela e as outras do mesmo género trazem em si uma carga de tristeza, de angústia vital, de espanto. Sofrem todos: o autor, o director, os personagens, os intérpretes, o público. Esse dilaceramento geral representa, a meu ver, uma finalidade do verdadeiro teatro. As peças tristes — são aquelas que libertam os anjos da nossa agonia. A alegria não dá nada, ou quase nada, seja na vida mesma, seja no teatro. Ela empobrece, amesquinha, aniquila o nosso horizonte interior, ao passo que o desespero confere ao homem uma dimensão nova e decisiva».

Curioso, na verdade, este depoimento de um dos mais discutidos escritores brasileiros da actualidade.

Castelo de Vide e a pintora Maria Flores

Na Sociedade Nacional de Belas Artes onde admirámos, recentemente, as exposições de José Manuel Soares, pintor romântico; de F. Romano Esteves, um dos mais distintos discípulos de Columbano; de Maria Eduarda Lapa, artista sempre em admirável ascensão; de Eduardo da Rosa Mendes, intérprete da poética paisagem ribatejana; vimos também os quadros da jovem pintora Maria Flores, discípula de mestre Martins Barata. Por diversas vezes, nesta mesma página, nos temos referido com louvor aos quatro primeiros artistas. Seja-nos permitido hoje, por isso, ocupar-nos especialmente da distinta aguarelista Maria Flores. Mais do que uma promessa—é uma certeza triunfante. Ao lado das suas magníficas aguarelas com aspectos curiosos de Lisboa, Fratel e Aveiro, foi-nos dado admirar os cartões feitos em Castelo de Vide, uma das mais típicas terras de todo o Alentejo. Maria Flores sentiu a velhice gloriosa e cada vez mais bela da nobre vila, e, ao aguarelar as suas ruas, as suas moradias, os seus pátios, as pedras morenas do Castelo, fez-se também, surpreendentemente, a voz, tocada de mistério e de emoção, da alma interior de todas aquelas coisas. Os senhores já visitaram Castelo de Vide? Quando lá forem, encontrar-se-ão com uma vila vibrante de personalidade.

Os nossos artistas



RUELA SOMBRIA—Quadro a guache de José Manuel Soares

Antologia

DANÇA

*Já bate meu coração
por sentir bater o teu
dentro do mesmo compasso!
Estende-me a tua mão,
põe teu pé junto do meu,
deixa passar-te meu braço...
Agora, vamos rodar,
que é assim que se começa
por dar vida a uma dança
— umas vezes de vagar,
outras vezes mais depressa,
que a gente assim não se cansa...
Não sentes esta harmonia
de cada volta que dais
no desfiar da primeira?
Eh! roda, roda, Maria!
Roda sempre, mais e mais!
Roda, Maria, ligeira!*

HERNÂNI DE LENCASTRE

Notáveis melhorias nos Serviços

Ferroviários Internacionais

P o r G U E R R A M A I O

Os caminhos de ferro do centro da Europa preparam-se para, em Maio de 1956, por ocasião da limitação das classes de passageiros a duas (1.^a e 2.^a), estabelecerem novos comboios rápidos entre as principais cidades e capitais, de forma a darem ao viajante novas e interessantes facilidades.

Em França a terceira classe passará a chamar-se segunda, sendo o preço o daquela, ou sejam 6,25 francos, por quilómetro. A primeira custará 40% a mais da terceira (de futuro segunda) ou sejam 8,75 francos, menos portanto que a actual, cujo quilómetro custa 10,80 francos.

Infelizmente a Espanha não acompanha a nova modalidade europeia, mantendo as três classes e uma das razões é os preços serem os mais baixos de toda a Europa, o que não quer dizer que não venha a acompanhar o novo sistema, num futuro mais ou menos próximo.

Em 22 de Maio, deste ano, o horário dos caminhos de ferro franceses apresenta-se sensivelmente o mesmo que o actual a não ser na linha Paris-Hendaia, com um notável aceleramento do «Sud-Express» ultrapassando este comboio em Bordeus, à ida e à volta, os outros comboios expressos o 3/804 e o 4/803, cujo horário será o seguinte:

	Expresso n.º 3	Sud- Express
Paris — part.	11,45	13,35
Bordeus — cheg.	18,25	18,34
» — part.	18,42	18,38
Hendaia — cheg.	22,18	20,58
Irun — cheg.	...	21,10
» — part.	...	22,15
Medina — cheg.	..	5,53
Lisboa — cheg.	...	18,10

	Expresso n.º 4	Sud- Express
Lisboa — part.	...	12,35
Medina — »	...	1,02
Hendaia — cheg.	...	8,45
» — part.	6,48	9,30
Bordeus — cheg.	11,38	11,48
» — part.	11,56	11,53
Paris — cheg.	18,45	17,00

Como se vê, a partida de Paris do «Sud-Express» é mais tarde, afim de receber os passageiros chegados, cerca do meio dia, de Bruxelas, Liège, Colónia, Bona, Basileia, etc., e chega mais cedo a fim de dar comunicação imediata para aquelas cidades. Entre as estações de Austerlitz e do Norte e vice-versa haverá um serviço de autocarros para a condução dos passageiros, o que é de alta importância, pois não só assegura o seu transporte em pouco tempo, mas liberta o passageiro do taxi, sempre dispendioso, e às vezes difícil de encontrar.

A ultrapassagem, em Bordeus, do «Sud-Express» dos expressos 3 e 4, tem a vantagem para o passageiro de encontrar, na mesma plataforma, o comboio que o levará a Libourne, Coutras, Angoulême, Poitiers, Saint Pierre de Corps, e outras estações onde o «Sud» não pára, assim como em sentido inverso o viajante destas estações pode passar igualmente em Bordeus ao «Sud-Express» com destino a Madrid e a Lisboa.

Apesar do «Sud» ganhar com o novo horário, 25 minutos entre Hendaia e Paris, espera-se que em 1956 o aceleramento será maior, não só com a acção das novas locomotivas eléctricas, mas devido a trabalhos que continuam a ser feitos na linha.

Os caminhos de ferro espanhóis continuam a refazer a via em todo o seu percurso, Irun a Vilar Formoso, assim como começaram o assentamento da linha dupla, na parte que faltava construir, entre Miranda do Ebro e Alsasua (79 quilómetros).

Na segunda-via em questão estão a ser postos blocos de cimento, por baixo dos carris e ligados por uma barra de ferro.

A infraestrutura deste troço de linha está há muito concluída, pelo que se espera que a dupla-via seja rapidamente concluída.

Diz-se que vão ser feitos novos edifícios de passageiros nas estações de Cidade Rodrigo, Fuentes de Saint Esteban e Salamanca, o que não deixa de ser interessante, sobretudo para o turismo internacional.

Os comboios directos que até aqui se faziam entre Salamanca e Cidade Rodrigo, com ligações de e para Medina del Campo, acabam de ser prolongadas à fronteira, chegando a Fuentes de Oñoro às 0,20 e partindo, em sentido inverso, às 6,10. Isto

quer-nos parecer que, num futuro próximo, quando se refizerem os horários espanhóis, e passem a ser acelerados, aqueles comboios sejam prolongados a Lisboa, satisfazendo uma velha aspiração nacional.

Em tal caso seria abandonada certamente a ligação dos nossos rápidos da manhã, com Lisboa-Hendia, visto aqueles nos darem maior satisfação, por circularem a horas diferentes e não como até agora, em que se encontram no caminho.

Evidentemente que a circulação nocturna no nosso País tem para o tráfego nacional pouco interesse, mas teria apreciáveis vantagens sob o ponto de vista internacional.

Um acontecimento notável se acaba de dar no «Sud-Express» em Espanha, com uma sensível redução no preço das camas, as quais passaram, no percurso Irun-Vilar Formoso, de 432 pesetas a 371, nos compartimentos de um lugar, e de 450 a 298 nos de dois; fazendo-se para estes um preço especial no bilhete de 1.^a classe, ou seja uma redução de 25%.

Há tempos, nos caminhos de ferro franceses também se fez uma apreciável redução nos lugares de luxo, que, em certas linhas e nas grandes distâncias, foi de 30%, o que os passageiros muito apreciaram.

Como se vê, caminha-se para a democratização dos lugares de luxo, o que virá facilitar grandemente o turismo.

Anuncia-se quando necessário, em desdobramento do «Sud-Express», o transporte de passageiros vindos da América Central nos vapores «Vera Cruz» e «Santa Maria», que actualmente estão alternadamente a fazer a carreira do Brasil-Argentina, com a das Antilhas.

O porto de Lisboa começa a interessar o turismo americano e bom é que assim seja.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Abril de 1905)

Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro

Reuniu no dia 29 do mez findo a assembléa geral d'esta Companhia, tendo sido muito concorrida.

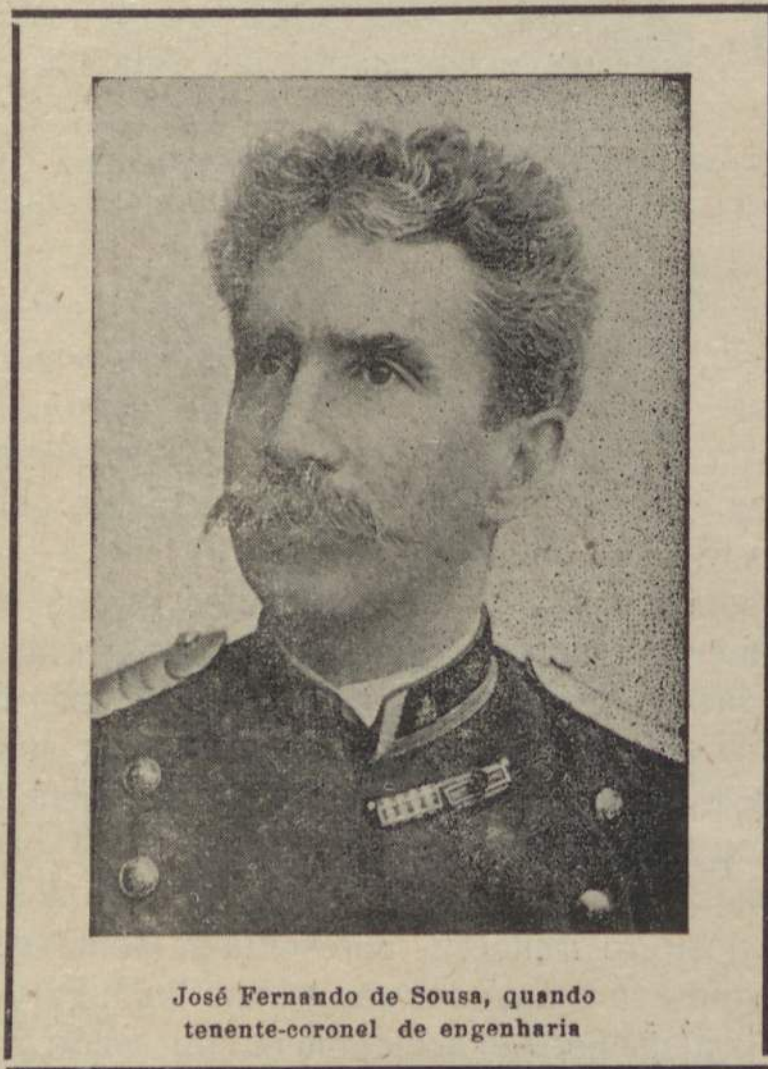
Foram lidas as conclusões do relatório da gerencia e aprovadas por unanimidade, bem como foi também aprovado um voto de louvor á direcção e ao conselho fiscal.

Em seguida procedeu-se á eleição, sendo eleitos para a assembléa geral os srs. Mello e Sousa, Castanheira das Neves, Lino Junior, Ferreira Lima e Mendes de Almeida; para a direcção, os srs. Costa Lima, Gomes Lima, Oliveira Bello, Belchior Machado, Fernando Larcher e Eduardo José Mendes; para o conselho fiscal, os srs. Eugenio Henrique Pires, Pereira Palha, Julio Henrique de Seixas, Vieira de Sousa, Hyppacio Brion e Clemente Menéres.

Eng. José Fernando de Sousa

Em 30 de Maio próximo, decorre o centenário do nascimento do Engenheiro José Fernando de Sousa que, durante muitos anos, colaborou na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», onde, após o falecimento de L. de Mendonça e Costa, passou a exercer as funções de Director.

O «Diário Popular», lembrando a data deste centenário, escreveu, sob o título de «Memorial», estas linhas que passamos a reproduzir e a arquivar:



José Fernando de Sousa, quando tenente-coronel de engenharia

Figura moral de primeira plana, aliava à competência da sua especialização de engenheiro verdadeira formação humanista. Pessoa de convicções, viveu coerentemente com intensidade paradigmática.

O que foi director da «E'poca» e de «A Voz» encontrou no jornalismo o terreno próprio onde exercer a sua vocação de intemerato lutador da Verdade. Poucos sentiram como ele a dignidade da Imprensa e tanto acreditaram na sua força modeladora sobre as almas. Eis um homem para quem o peso da responsabilidade não significou silêncio, para quem escrever sempre valeu a pena.

Por isso nos comprazemos em, recordando-a, evidenciar neste apontamento a nobre estatura física e moral desse homem que soube honrar a sua profissão e o País — quer a profissão em que era técnico, quer aquela para onde o coração irresistivelmente o impeliu, a das lides da Imprensa, este ardente, contínuo sobressalto em que a palavra pronta e a palavra certa nunca devem ser poupadas.

IV Romagem de combatentes aos Campos de Batalha de Flandres

Foi já encerrada a inscrição de combatentes, que prestarão também homenagem aos seus camaradas ingleses.

Foi reeleita a Comissão Organizadora da Romagem aos Campos de Batalha da Flandres, onde repousam milhares de combatentes portugueses na Grande Guerra de 1914-1918. A referida comissão é composta pelos srs. General Ferreira Martins, Comandante Fortée Rebelo, dr. Sá Vieira, eng. José Martins, João M. Leal e Carlos d'Ornellas.

A próxima romagem, cuja partida está marcada para o «Sud» de quarta-feira 11 de Maio, às 12,58, na estação de Santa Apolónia, compreende as seguintes visitas: ao Monumento Português em Lacouture,

e aos cemitérios francês, inglês e português, e, ainda, uma homenagem, em Londres, aos combatentes britânicos que alinharam com os portugueses na primeira Grande Guerra.

Os romeiros têm assegurada a passagem de ida e volta em grupo e regresso individual com o seguinte itinerário: Lisboa-Paris-Lille-Lacouture-Calais-Londres. Na ida, após a chegada a Paris, serão alojados no Hotel Terminus do Norte, partindo para Lille no dia 13, às 9,27 chegando àquela cidade às 13,38 pela estação Norte, mesmo em frente ao hotel.

No preço de inscrição, para combatentes e pessoas de família, estão incluídos todos os transportes, ida, regresso, autocarros, etc., e o alojamento e refeições do Norte da França até Londres, com demora de três dias nesta capital inglesa.

Todos os esclarecimentos se prestam na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Rua da Horta Seca 7, em Lisboa, telefones 20157 e 27520, para onde os romeiros inscritos devem enviar, até ao dia 5 de Abril, a importância da inscrição, e uma fotografia de cada, das de passe, aguardando depois as comunicações da Comissão.

Lisboa desportiva

CLUBE

INTERNACIONAL DE FUTEBOL

1

PARA começo de uma campanha onde apenas se pretende homenagear o valor de alguns dos mais importantes núcleos desportivos da Capital, escolheu-se o «Clube Internacional de Futebol»: uma verdadeira relíquia do Desporto português.

Fundado em 1902, logo o C. I. F. se impôs como o mais valoroso praticante do jogo trazido de Inglaterra, pelos irmãos Pinto Basto.

Em 1904, por cedência da Câmara Municipal, já o Clube utilizava o campo onde se costumava realizar a Feira de Alcântara. Em 1906, quando se constituiu a primeira «Liga», o «Internacional» compareceu a disputar o campeonato nas três categorias, afirmando desde logo o seu valor. Nesse mesmo ano, realizou o C. I. F. a primeira prova de Atletismo entre clubes, modalidade onde havia de marcar uma superioridade esmagadora.

Coube ao glorioso «Internacional» a honra de, em 1907, realizar a primeira deslocação vitoriosa dum grupo português ao estrangeiro: a Madrid, reforçado com elementos do Carcavelos e do Porto. Também se lhe deve a honrosa conquista da primeira taça ganha fora de Portugal, em futebol — no ano de 1909, em Badajoz.

Fundada a Associação de Futebol de Lisboa, em 1910, o C. I. F. foi o primeiro vencedor do campeonato organizado pela referida Associação.

Em 1911, o C. I. F. instalou-se nas Laranjeiras; e durante uma boa dezena de anos os seus grupos impõem-se. Mais tarde, porém, o «Clube Internacional» abandona os campeonatos oficiais de futebol, coerente com os seus princípios de amorismo puro. Mas marca honrosa posição noutras modalidades: — a sua secção de ténis conheceu um período de raro esplendor; o emblema do C. I. F. cola-se ao peito de grandes campeões de atletismo; e procura-se criar entre nós o gosto pela prática do raguebi e do oquei em campo.

Perdido o terreno das Laranjeiras, o «Clube Internacional» instala-se na Estrela, num campo de precárias condições. E o declínio começa, para culminar no forçado abandono deste segundo campo.

Tudo parecia indicar que o velho e glorioso «Internacional» desapareceria para sempre. A força da tradição, porém, impôs-se; e a mística do desinteresse na prática dos desportos opera o milagre. O «Clube Internacional de Futebol» vai de novo ter campo próprio; não um estádio imponente, mas um parque de jogos, para os seus sócios e famílias, como sempre o ambicionaram os seus devotados dirigentes, que nunca perderam as esperanças de melhores dias para o seu Clube.



Reunião Ferroviária

Nos próximos dias 12, 13 e 14 de Maio, reúne-se em Lisboa a conferência franco-hispano-portuguesa, que se ocupará do estabelecimento de horários nos caminhos de ferro.

Entre os delegados espanhóis virá o ilustre engenheiro chefe do Departamento da Exploração da RENFE, D. Gabriel Urigüen, nosso velho e querido amigo, e amigo, dos bons, dos sinceros, do nosso País.

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.^o, L.^{TD}

Rua Bernardino Costa, 47, 1.^o - Telef. 23232 4 5

E. PINTO BASTO & C.^A, L.^{DA}

Avenida 24 de Julho, 1, 1.^o Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.^o

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

BAETA

JOALHARIA

III

65, Rua Aurea, 67 — LISBOA

TELEFONE 2 6329

SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.^{DA}

Sede Social: Escritório e Armazém

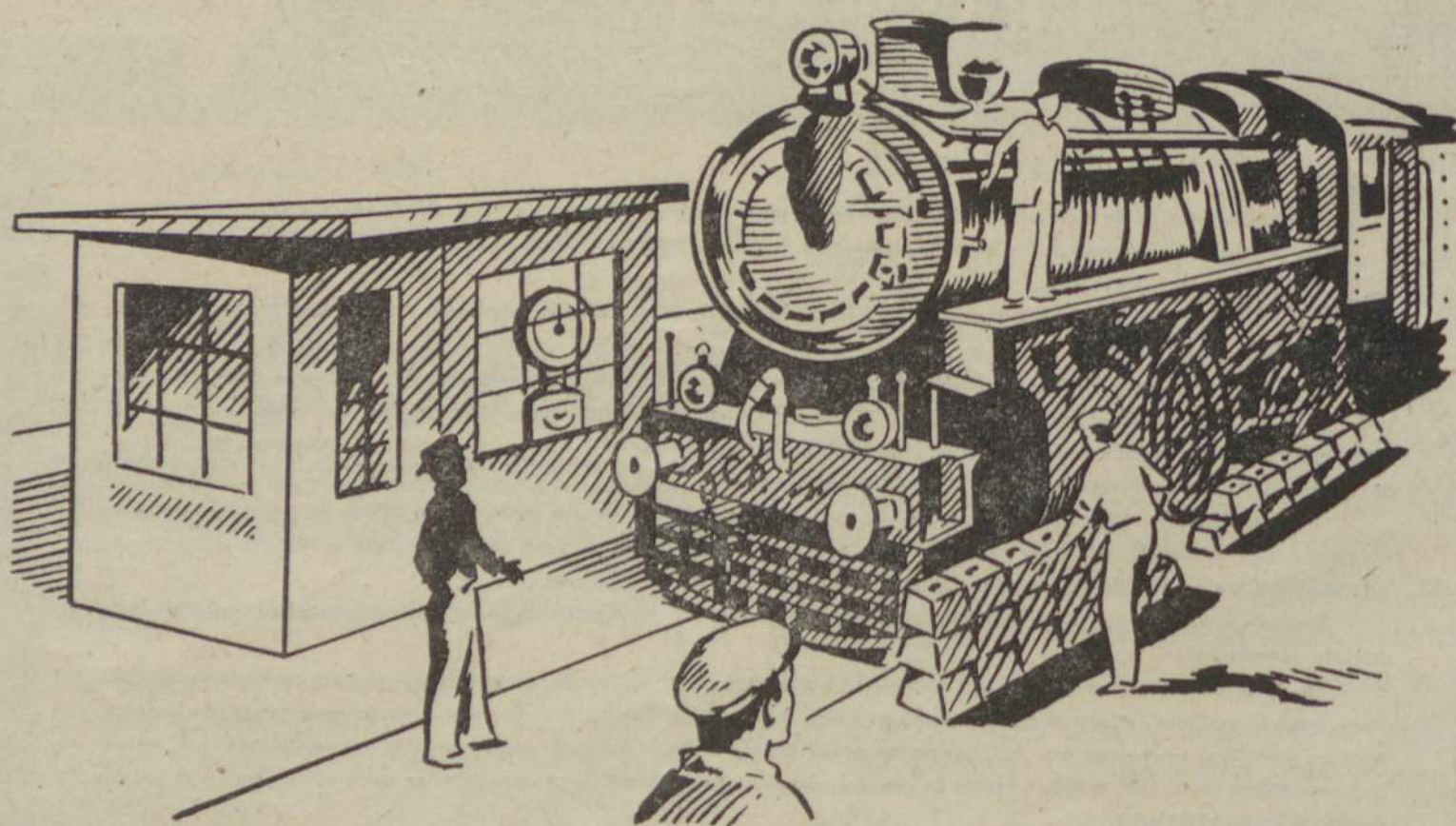
Rua da Prata, 199-1.^o e 2.^o — LISBOA

Telefone 3 2728

Sociedade proprietária da

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECELAGEM
EM ALHANDRA e da FÁBRICA DE
ESTAMPARIA, TINTURARIA, BRAN-
QUEAÇÃO E ACABAMENTO DE
SACAVÉM

A PREFERIDA PELAS GRANDES INDÚSTRIAS



BÁSCULA ROMÃO DE GRANDE TONELAGEM ROMÃO & COMPANHIA

13, CRUZES DA SÉ, 29 — LISBOA — TELEF. 2 2305

NOGUEIRA Limitada

Representantes de:

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS ET MATERIEL D'USINES A GAZ - Montrouge (Seine), França. A maior fábrica especializada, francesa, de contadores para água, gás e electricidade - Aparelhos de medida para usos industriais e de laboratórios.

DAVUM EXPORTATION, Paris (França). Todos os produtos siderúrgicos, estacas-pranchas (Palplanches), vigas GREY, Folha de Flandres.

SOCIÉTÉ COMMERCIALE DES FONTES, Paris (França). Ferro de fundição - Hematites de todas as qualidades.

COMPTOIR FRANCO-BELGE D'EXPORTATION DES TUBES D'ACIER, Paris (França). Tubos de ferro para água, gás e vapor - Tubos de aço para caldeiras - Tubos de aço para sondagens - Tubos de aço para móveis, bicicletas e canalizações eléctricas - Tubos para a indústria de petróleo API - Tubos de aço para canalizações subterrâneas - Tubos hidráulicos - Tubos para elementos de sobreaquecedores - Garrafas de aço para gases liquefeitos - Postes tubulares.

SOVEDA - SOCIÉTÉ POUR LA VENTE DES ACIERS, Paris (França). Aros de aço para rodas e vagões e carruagens - Eixos de rodas - Pertis para caixilharia metálica - Peças forjadas - Rodas Monobloco.

COMPAGNIE DES SURCHAUFFEURS, Paris (França). Sobreaquecedores para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE, Paris (França)

COMPAGNIE FRANÇAISE DES METAUX, Paris (França) Metais não ferrosos - Cabo de alumínio-aço.

SOCIÉTÉ VALLOURE, Paris (França). Curvas e acessórios de aço para a indústria petrolífera e outros fins industriais.

USINES & BOULONNERIES HERMANT HICGUET, Hautmont Nord - França. Parafusos, tirafundos, crapauds, anilhas, etc.

STEIN & ROUBAIX, Paris (França). Fornos para todas as indústrias - Fornos especiais - Grellhas, queimadores e mais acessórios para caldeiras.

«SIDELOR» - UNION SIDERURGIQUE LORRAINE - Département Exportation Matériel de Voie, Paris (França). Carris e outro material de via.

107, Rua dos Douradores - Telef. PABX 2 1381 - 2 1382

LISBOA

136, Rua do Almada - Telef. 2 7167 - PORTO

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Travessa da Glória, 19

Telefone: 2 6317

L I S B O A
P O R T U G A L

Emídio da Costa Pinheiro

Fornecedor dos Caminhos de Ferro

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209

LISBOA Telefones $\left\{ \begin{array}{l} 772671 \\ 776736 \end{array} \right.$

End. Telegr.: «Socimadel»

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à
inglesa e lacos para parquet

Serração e Carpintaria
Lenhas - Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATE-
RIAS PARA CONSTRUÇÃO

COMPANHIA DE SEGUROS**«BONANÇA»**

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

TOSSE?

