

22.º do 70.º Ano

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1958

Número 1683

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

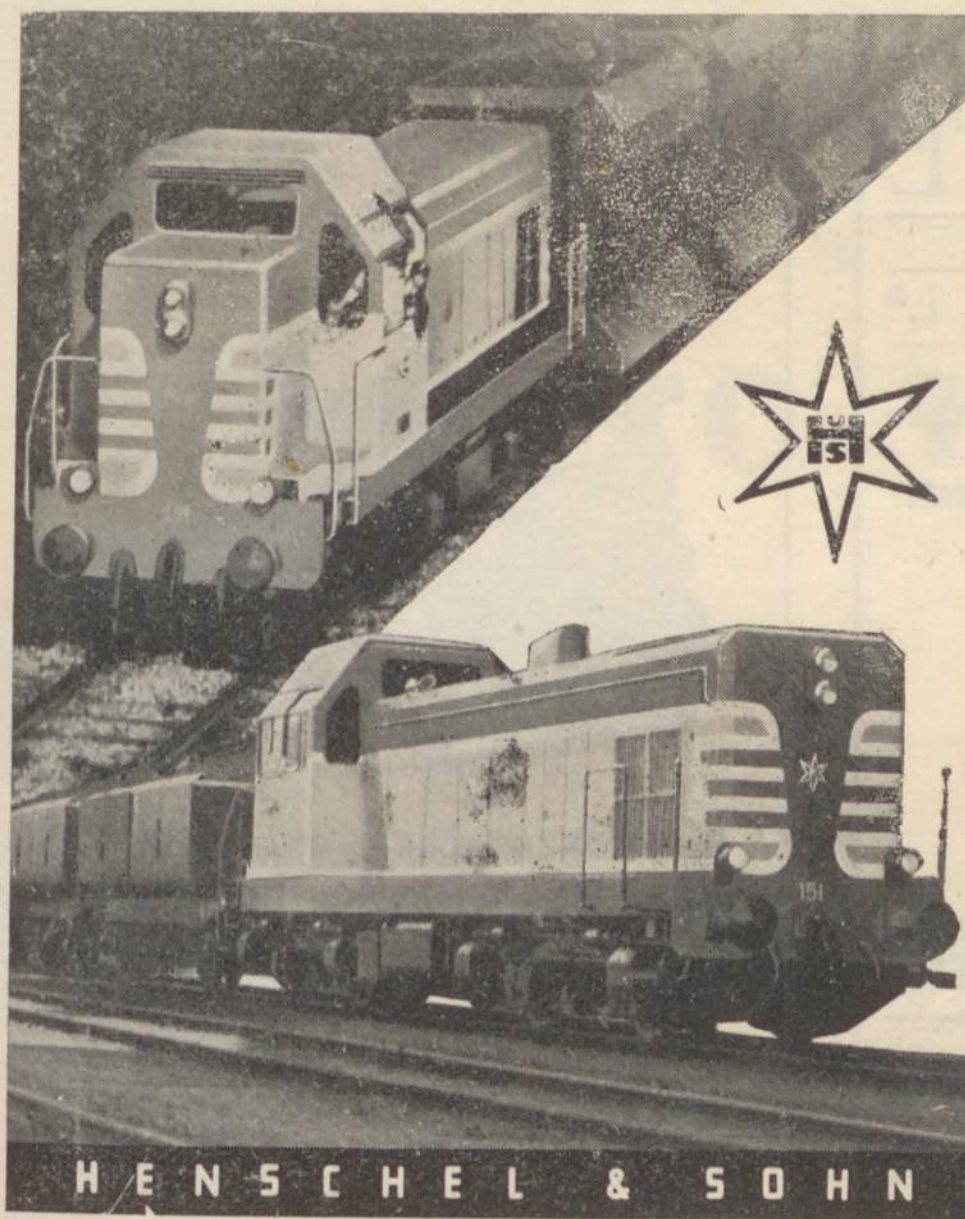
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20168 — LISBOA



HENSCHEL

LOCOMOTIVAS DIESEL

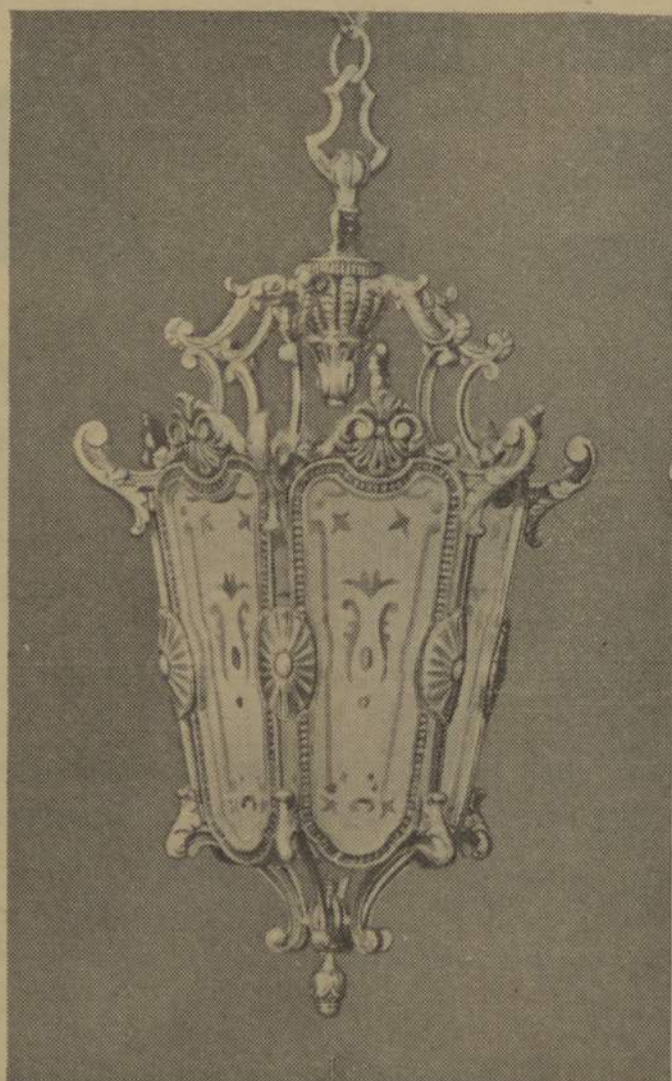
Para toda a gama de potências e construídas segundo os progressos mais recentes da técnica

O programa de fabrico compreende:

- Locomotivas Diesel-Eléctricas (Licença General Motors) de 800 a 2000 HP
- Locomotivas Diesel-Hidráulicas de qualquer tamanho e potência para todas as bitolas

H E N S C H E L & S O H N G M B H K A S S E L

REPRESENTANTE GERAL: **CARLOS EMPIS** — RUA S. JULIÃO, 23 — LISBOA



«BRONZES SUPER»

J. DA GAMA ALVES

*LUSTRES ■ LANTERNAS
CANDEEIROS ■ BIBELOTS*

FÁBRICA:

Rua Ernesto da Silva, 46-A

Telef. 013275 — Algés — LISBOA

Salão de Exposição:

Avenida da Liberdade, 3, 3.º

Telef. 24288

LISBOA

SOREFAME

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

Rua Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho

Telefones: Amadora 1004-1048

Telegramas: «Sorefame»

AMADORA

Construções Metálicas

Carruagens de Caminhos de Ferro

Equipamento das grandes barragens comportas

Caldeiraria * Soldadura eléctrica

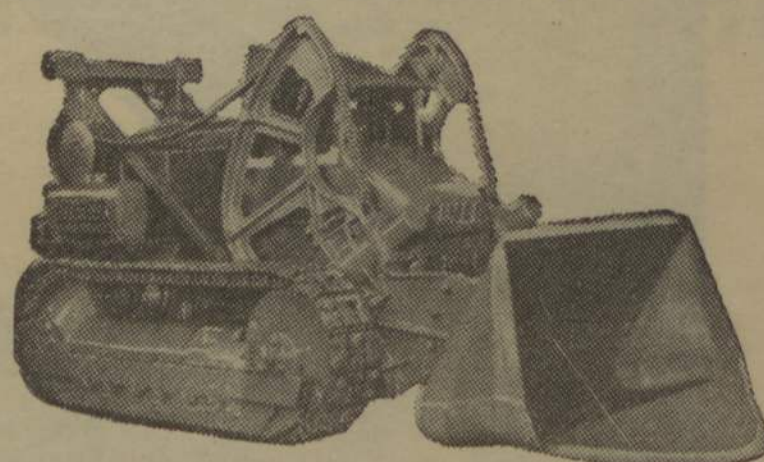
Válvulas condutas forçadas

Reservatórios metálicos

Estruturas metálicas

EIMCO

APRESENTA:



O Tractor-Escavador 105 Diesel
PODENDO TRABALHAR EM BULLDOZER

PARA TODAS AS
PRODUÇÕES **EIMCO**

CONSULTAR O REPRESENTANTE

EDMOND DARDEL

Rua Rodrigues Sampaio, 19-4.º-B

LISBOA

TELEF. 4 22 89

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 1914
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

1683



1—FEVEREIRO—1958



ANO LXX

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

GUERRA MAIO
Eng.º VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

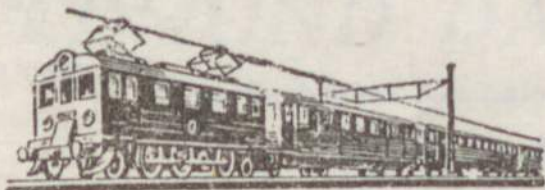
COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA



S U M Á R I O

A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário, pelo Eng.º CARLOS MANITTO TORRES.	75
O Problema da situação financeira dos Caminhos de Ferro, por CARLOS DE BRITO LEAL	79
Linhas Estrangeiras	82
Imprensa	82
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	83
Ateneu Ferroviário	84
Viagens e Transportes	85
Há 50 anos	86
Parte Oficial	87
O que todos devem saber	87
Recortes sem comentários	88



A evolução das linhas portu- guesas e o seu significado ferroviário

Pelo Eng.º CARLOS MANITTO TORRES

(CONTINUAÇÃO)

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

(1.300,917 kms. de v/l e 203,086 kms. de v/r em exploração)

A) SUL E SUESTE

(926,617 kms. de v/l em exploração)

Linhas Próprias

I — PRIMEIRA FASE

LINHAS DO SUL, DO SUESTE E DE ÉVORA

(467,175 kms. de v l)

O mais remoto documento oficial relativo às linhas do sul do Tejo é a consulta proferida pelo Conselho de Obras Públicas, em 19 de Abril de 1854, sobre a proposta do marquês de Ficalho e José Maria Eugénio d'Almeida, como representantes duma companhia que se propunha construir o caminho de ferro Aldegalega-Vendas Novas.

A «Companhia dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo» — que assim se denominava — assinou o contrato da construção desta linha e a sua exploração (transferida à sua origem para Barreiro e prevista a extensão até Setúbal, Évora e Beja) em 24 de Julho do mesmo ano. No mesmo dia votava o Parlamento a confirmação necessária, que recebia aprovação pela carta de lei de 7 de Agosto seguinte.

Em 26 de Agosto de 1854 foi aberto o respectivo concurso, sendo os trabalhos adjudicados, com a subvenção quilométrica de 7.900\$000, à sociedade representada por Tomás da Costa Ramos, a qual iniciou a construção na bitola estabelecida de 1^m,44; em Maio de 1858 já os comboios circulavam até Bombel.

Desejoso de continuar o seu programa, o Governo apresentou ao Parlamento, em Junho de 1858, uma proposta de lei, baseada nas características técnicas das linhas de Vendas Novas e Setúbal e que autorizava o prolongamento desde a primeira daquelas estações a Évora e Beja, devendo a construção fazer-se por contrato subvencionado ou administração directa.

Longa controvérsia sofreu a proposta, que — bastante modificada, aliás, nos seus pormenores técnicos — veio a constituir a lei de 8 de Julho de 1859,

na qual, como mais interessante alteração ao proposto, se consignava que a largura da via seria de 1^m,67 como em Espanha.

Deserto o concurso, o Governo contratou a construção e exploração dos prolongamentos referidos com John Valentine, representante de Charles Mangles, John Chapman, Robert Netman e George Townsend, empresa que se popularizou sob a designação de «Companhia Inglesa».

Estabelecia-se no contrato a subvenção quilométrica de 16.000\$000, com a alternativa da garantia de juro de 7 %.

Em 18 de Janeiro de 1860 pediu a referida companhia que o prazo de 15 anos, findo o qual a concessão era resgatável, fosse dilatado ao dobro e o seu pedido, presente às Camaras em 13 de Fevereiro, teve provimento na lei de 29 de Maio.

Pouco depois — em 23 de Janeiro de 1861 — a «Companhia dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo» abria à exploração as suas linhas de Barreiro a Vendas Novas e do Pinhal Novo a Setúbal.

Estabelecia-se assim uma anomalia impressionante: toda a futura rede do Sul e o troço inicial até Vendas Novas e Setúbal, tão fortemente interdependentes, encontravam-se, desde logo, em mãos diferentes e — mais do que isso — constituídos por vias de bitola diversa, facto que condenava definitivamente ao pernicioso trasbordo em Vendas Novas!...

De resto, a atitude da Espanha, adoptando, por previsão técnica que a prática veio a demonstrar errada, a bitola de 1^m,67, condicionava para sempre a largura da nossa via.

Impunha-se, pois, o resgate da parte menos extensa e o seu alargamento para 1^m,67 e assim o propôs o Governo ao Parlamento em 5 de Agosto de 1861, obtendo a sanção da sua proposta com a votação da lei de 10 de Setembro seguinte, promulgada depois da mais viva discussão.

Entretanto prosseguiram os trabalhos além de Vendas Novas e a companhia respectiva (também conhecida por Companhia do Sueste) abria à exploração, respectivamente em 14 de Setembro de

1863 e em 15 de Fevereiro de 1864, as suas linhas de Vendas Novas a Évora e a Beja.

Autorizado o resgate àquem Vendas Novas,urgia resolver quanto à unificação da bitola e à incorporação, na mesma unidade exploradora, das linhas àquem e além Vendas Novas; foi o que fez o Governo, contratando, provisoriamente, em 21 de Abril de 1864, com a Companhia do Sueste, a concessão à referida companhia, por 1.008.000\$000, das linhas resgatadas (Barreiro a Vendas Novas e Pinhal Novo a Setúbal) e a construção, mediante a subvenção quilométrica de 18.000\$000, dos prolongamentos de Évora a entroncar na linha de Leste e de Beja para a fronteira (na direcção de Sevilha) e para o litoral algarvio.

As Cortes aprovaram o contrato provisório em 30 de Abril e em 23 de Maio seguinte publicava-se a lei reguladora da importante transformação, com a qual se assegurava a unidade de exploração da rede já existente a sul do Tejo e as suas ligações com a capital, com a linha de Leste, com a fronteira e com o sul do país.

É muito interessante notar que é neste contrato que o Estado impõe pela primeira vez a união efectiva das linhas transtaganas com Lisboa, por meio de estações fluviais ligadas por um serviço regular a vapor; deste modo se lançava a feição global e unitária que mais tarde viria a caracterizar a exploração das linhas ao sul do Tejo.

O contrato provisório tornou-se definitivo em 11 de Junho de 1864 e ao abrigo dele se construíram as estações de Pinhal Novo e Setúbal, alargou-se a via, àquem Vendas Novas, de 1^m,44 para 1^m,67 e iniciou-se a construção das novas linhas de Évora para Estremoz (que depois se desistiu de prolongar até à linha de Leste) e de Beja para sueste e para o Algarve.

Tão excelentes primórdios sossobriariam, dentro em pouco, na teia dos embaraços administrativos...

A Companhia solicitou do Estado que o sistema de subvenção quilométrica, que se lhe concedera, fosse substituído pela garantia dum mínimo quilométrico bruto, compromisso que o Estado assumiria contra o pagamento pela concessionária de 1.008.000\$000 (valor das linhas àquem Vendas Novas) e de 1.970.688\$000 (subvenções já recebidas), além da desistência das futuras subvenções pelas linhas iniciadas de Évora para Estremoz e de Beja para sueste e para o Algarve.

O Governo deferiu este pedido com o estabelecimento da garantia, durante 50 anos, do produto bruto quilométrico de 3.000\$000 ou 3.600\$000, a conceder imediatamente ou só depois de terminadas as linhas em construção; assim o consignava, de facto, o contrato de 14 de Outubro de 1865, objecto da proposta de lei de 7 de Novem-

bro do mesmo ano, que após laborioso debate logrou a aprovação em 25 de Janeiro de 1866.

Mas a má sorte impendia sobre as linhas em causa e assim nem o produto quilométrico — tão generosamente garantido — foi, até 1890, além de 1.600\$000, nem a companhia pôde, como se obrigara, pagar, em 10 de Maio de 1866, a primeira prestação das quantias atrás referidas acrescidas do modesto juro legal, facto que determinou, em 23 de Maio de 1866, a rescisão do estabelecido.

Apelou ainda a companhia para o «veredictum» do tribunal arbitral previsto no seu contrato, mas este não lhe foi favorável e, por decreto de 4 de Abril de 1867, eram postas em hasta pública as linhas construídas e em construção.

Deserta a praça de 7 de Outubro do mesmo ano, avaliou-se o despendido pela companhia em todos os seus trabalhos, valores e material circulante, em 2.376.653\$000 (1 de Março de 1869), e liquidadas as responsabilidades recíprocas, entrou o Estado na posse das linhas, embora a exploração continuasse exercida pela antiga concessionária em vista do inêxito da hasta pública e em conformidade com o decreto de 10 de Março e a portaria de 24 de Outubro de 1867, diplomas reguladores do caso.

Nestas circunstâncias foi continuando a construção dos troços iniciados, abrindo-se sucessivamente à exploração Beja a Quintos e Casevel, respectivamente em 2 de Novembro de 1869 e em 20 de Dezembro de 1870, Évora a Vale do Pereiro em 5 de Setembro de 1871, à Venda do Duque em 10 de Março e a Estremoz em 22 de Dezembro de 1873, Quintos a Serpa em 14 de Abril de 1878 e a Pias em 14 de Fevereiro de 1887.

As tentativas realizadas pelo Estado, no decénio de 73 a 83, para atrair concorrentes ao plano de construção então previsto para o Sul e Sueste, não foram coroadas de êxito; os trabalhos eram de feição recente entre nós, o insucesso anterior e a desconfiança do futuro afastavam os menos timoratos, que nem a garantia de juro e amortização nem a subvenção quilométrica conseguiam fascinar.

Estava patente que, se se queria prosseguir, havia que recorrer à construção por administração directa do Estado e, ao abrigo da autorização já consignada na lei de 29 de Março de 1883, o Governo assim o resolveu, habilitado para tanto com o decreto de 17 de Setembro do mesmo ano.

Foi neste regime que avançaram os trabalhos, tendo-se aberto à exploração Casevel a Amoreiras em 3 de Junho de 1888 e Amoreiras a Faro em 1 de Julho de 1889.

Entretanto a gerência técnica e administrativa dos negócios ferroviários do Estado vinha, de há muito, debatendo-se nas dificuldades duma cen-

tralização excessiva e da demora de resoluções e pagamentos tão nefastas aos interesses e crédito duma organização pública de carácter industrial, mal agravado, ainda, pela intromissão política, sempre tão prejudicial ao progresso do serviço e à selecção do pessoal.

Urgia modificar a situação e para o conseguir se nomeou, por decreto de 6 de Outubro de 1898, uma comissão encarregada de estudar e propor a reforma do sistema administrativo dos caminhos de ferro do Estado, no sentido de os libertar dos defeitos de administração que, em larguíssimo período, haviam sobejamente demonstrado a necessidade de modificações profundas e duma descentralização bem entendida.

II — SEGUNDA FASE

Como consequência do estudo da comissão de 1898, foi promulgada a lei de 14 de Julho de 1899, que criou os Caminhos de Ferro do Estado como entidade administrativa e entregou a sua gerência a um Conselho de Administração gosando de determinada independência e iniciativa.

Pelo mesmo diploma se instituiu o Fundo Especial, penhor e causa propulsora do êxito que se esperava e obteve e cujos recursos, empregados directamente ou consignados ao serviço de empréstimos, foram precioso auxiliar do desenvolvimento que os Caminhos de Ferro do Estado vieram a adquirir sob o novo regime de administração.

Nos seus últimos tempos, instituído em novas bases, o Fundo Especial prestou serviços relevantíssimos, sob o ponto de vista ferroviário, ao rejuvenescimento económico da Nação e, administrado com inegável competência e zelo, mais de cem mil contos foram judiciosamente empregados em construções, reajustamento e equipamento das linhas do Estado (estações, oficinas, renovação, reforço de pontes, sinalização, ampliações e duplicação de via, balastragem, etc.).

Mediante a liquidação de antigas responsabilidades, remodelação de serviços, promulgação de regulamentos e toda uma larga e útil reforma legislativa (1899 a 1905), pode dizer-se que se modificou estruturalmente o modo de ser das antigas linhas do Estado, adaptando a sua gerência a normas convenientes e criando a unidade de administração e exploração que anteriormente lhes faltava e é característica indispensável ao êxito de empresas desta ordem.

A iniciativa de estudos e construções, os melhoramentos materiais e os que se referem à exploração técnica e comercial, o estímulo e o progresso da instrução do pessoal, tudo foram consequências benéficas da renovada orientação que, furtando as linhas do Estado à hesitação e impro-

ficuidade dos primeiros tempos, as elevaram, através um progresso metódico e constante à sua categoria posterior.

Foi sob este influxo benéfico e geral que as construções se realizaram, aumentando, por modo seguro e constante, a quilometragem da rede do Estado.

A organização de 1899 sofreu posteriormente remodelações sucessivas constantes dos decretos n.ºs 5039, 5328, 5605, 8924 e 9779, respectivamente de 30 de Novembro de 1918, 25 de Março e 10 de Maio de 1919, 18 de Junho de 1923 e 9 de Junho de 1924.

a) RAMAL DE PORTIMÃO (45,500 kms. de v/l)

A lei de 1883 previa já a construção deste ramal partindo de Messines ou Tunes.

A saída do segundo ponto, já fixada no programa de 1899, foi logicamente adoptada; de facto, a escolha de Messines conduziria a um traçado mais duro e não evitaria a reversão para os trens directos entre barlavento e sotavento.

O troço de Tunes a Algoz abriu, assim, à exploração em 10 de Outubro de 1899, a Poço Barreto em 19 de Março de 1900, a Silves em 1 de Fevereiro de 1902 e a Portimão em 15 de Fevereiro de 1903.

Pode, pois, dizer-se que, embora iniciada a sua exploração depois de promulgada a organização de 1899, a construção deste ramal teve origem dentro da primeira fase de administração das linhas do Estado; de facto, a necessidade de acudir a outros troços cuja construção era menos adiável, as dificuldades e elevado custo da ponte de Portimão e ainda outras razões de oportunidade, dilataram por largo tempo a conclusão deste ramal.

A lei 460 de 24 de Setembro de 1915 e o decreto 4811 de 31 de Agosto de 1918 providenciaram sobre o distrato do empréstimo da Câmara de Lagos contratado em 21 de Agosto de 1912 para ocorrer à construção do ramal (conforme o decreto de 21 de Julho do mesmo ano) e sobre a obtenção dos meios para o completar, tendo-se verificado a sua abertura à exploração em 30 de Julho de 1922.

b) LINHA DO GUADIANA (57,300 kms. de v/l)

Nascida da transformação do primitivo projecto Évora-Zafra (1884), esta linha foi incluída no plano de 1902, sendo o seu primeiro troço aberto à exploração, de Pias a Moura, em 27 de Dezembro daquele ano.

A construção Évora-Reguengos foi ordenada por lei de 24 de Abril de 1903 e os estudos respectivos mandados executar por portaria de 19 de Janeiro de 1904.

O decreto de 27 de Janeiro de 1912 autorizou a Câmara de Reguengos a contratar um empréstimo de 500.000\$00 destinado à referida construção em cujas expropriações o Sindicato Agrícola local prestou facilidades dignas de nota.

As leis 675 e 731 de 11 de Abril e 5 de Julho de 1917 autorizaram o Governo a despendar determinadas quantias com os trabalhos do troço em questão; os decretos 3939 e 4865, de 16 de Março e 30 de Setembro de 1918, providenciaram sobre o distrato e liquidação do empréstimo municipal anteriormente citado e o n.º 4811, de 31 de Agosto do mesmo ano, proporecionou os recursos necessários para a conclusão dos trabalhos.

Começado em 15 de Dezembro de 1913, o troço Évora-Reguengos inaugurava-se em 6 de Abril de 1927.

c) LINHA DO SUL
(58,100 kms. de v/l)

O acabamento da linha do Sul, autorizado por portarias e despachos datados de 1898 a 1904, fez-se em 1906, tendo-se aberto à exploração o troço de Faro a Olhão em 1 de Maio e à Fuzeta em 1 de Setembro de 1904, o de Fuzeta à Luz em 4 de Fevereiro e a Tavira em 10 de Março de 1905; finalmente o de Tavira a Vila Real de Santo António em 14 de Abril de 1906.

No extremo oposto, o prolongamento, desde o «terminus» primitivo, de Barreiro até Cacilhas, teve, desde sempre com evidente justiça, os seus adeptos.

A solução máxima das ligações com Lisboa, preconizada desde 1877, com Miguel Pais, pela ponte do Montijo manteve-se sempre latente; uma outra solução apareceu, porém, como termo médio entre ela e a deficiente solução do Barreiro, essa foi a do «terminus» em Cacilhas.

Escolhida primeiro Aldegalega ⁽¹⁾ como «terminus» fluvial e construído depois o do Barreiro, a linha de Cacilhas chegou a ser objecto duma concessão, infelizmente anulada depois, e foi de novo incluída no plano elaborado em 1898/9.

Pela lei de 14 de Julho de 1899 classificou-se inteligentemente entre as que deveriam ter construção tão rápida quanto o permitissem os recursos do Fundo Especial, resolução novamente confirmada pelo decreto de 27 de Novembro de 1902.

A necessidade de, além doutras providências, melhorar o troço Vendas Novas-Tejo, para bater a concorrência determinada pela abertura da linha do Setil, constituiu novo incentivo para os que preconizavam a construção do troço Barreiro a Cacilhas, cujo concurso de empreitada foi mandado abrir por portaria de 6 de Novembro de

1909; e nas leis 675 de 11 de Abril de 1917, 731 de 5 de Julho do mesmo ano e decteto n.º 4811 de 31 de Agosto de 1918 novas providências se incluíram para o financiamento da construção, entre outras, do troço complementar em referência.

Mas os respectivos trabalhos, iniciados em 11 de Outubro de 1901, foram, muito infelizmente também, paralisados ao atingir o Alfeite, tendo sido, apenas, aberto à exploração em 29 de Julho de 1923 o pequeno troço do Lavradio ao Seixal, deste modo se privando o País duma linha férrea «sui generis» que seria das mais valiosas sob o ponto de vista industrial, social, mesmo militar e seguramente turístico!...

d) LINHA DE ÉVORA
(16,127 kms. de v/l)

A construção do último troço desta linha, de Estremoz a Vila Viçosa, foi autorizada por lei de 11 de Julho de 1903.

Iniciou-se em 1904 e a sua abertura à exploração teve lugar em 1 de Agosto de 1905.

e) LINHA DE MÓRA
(60,000 kms. de v l)

Foi autorizada a sua construção por lei de 1 de Julho de 1903 e o projecto, em lanços, foi aprovado por portarias de 29 de Março e 22 de Agosto de 1904.

O primeiro troço desta linha, até Arraiolos, foi inaugurado em 21 de Abril de 1907, e o segundo, de Arraiolos a Mora, em 11 de Julho de 1908.

f) RAMAL DE ALDEGALEGA
(10,600 kms. v/l)

Construído em regime especial, os encargos da sua construção não saíram do Fundo Especial, então consignado a outros objectivos.

Impondo-se, porém, a sua necessidade, dada a importância do tráfego previsto de e para Aldegalega, ⁽¹⁾ foi a respectiva Câmara Municipal autorizada, por decreto de 7 de Junho de 1907, a contrair um empréstimo de 83.000\$000, ao juro de 7,5 %, com destino à construção do ramal, mediante a obrigação de responder pela diferença entre o rendimento bruto anual da nova linha (incluindo impostos) e a quantia consignada ao juro e amortização anuais.

O êxito da exploração, cuja inauguração se fez a 4 de Outubro de 1908, depressa libertou a Câmara desta responsabilidade, havendo sido o empréstimo distratado por decreto de 1 de Maio de 1911.

(1) Actualmente Montijo.

(continua)

(1) Actualmente Montijo.

O Problema da situação financeira dos Caminhos de Ferro

Por CARLOS DE BRITO LEAL

I

Na sua edição de Outubro último, *A União Internacional dos Caminhos de Ferro* (U. I. C.), publicou um interessantíssimo estudo acerca da situação financeira dos caminhos de ferro, que merece ser arquivado nas nossas colunas.

Já em 1955, a pedido da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, a União tinha dirigido a essa Conferência um estudo relativo a uma «normalização de contas» tendo por objecto dar uma ideia perfeita do problema a fim de que o Conselho dos Ministros, por intermédio do Comité dos Suplentes, pudesse, com mais facilidade, chegar a uma conclusão.

Assim, numa carta datada de 2 de Fevereiro de 1955, o presidente desse Comité, informou que M. Anseele, ministro das Comunicações do Governo belga, tinha pedido à U. I. C. que procedesse a um estudo relativo à situação financeira dos caminhos de ferro, fazendo um exame crítico dessa situação e apresentando todas as sugestões que julgasse apropriadas, tendentes a melhorar essa situação.

No programa exposto por M. Anseele, o estudo era dividido em quatro partes:

- a) Procurar a verdadeira causa da situação, bem como as razões pelas quais certas Redes faziam excepção.
- b) Propor as medidas recomendáveis para fazer cessar essa situação, descriminando as causas que provêm de circunstâncias independentes da administração dessas Redes.
- c) Estabelecer qual a incidência das causas independentes da administração das Redes sobre os preços dos transportes.
- d) Ter em conta essa incidência no estudo geral dos problemas de coordenação dos transportes, isto é, qual a política a seguir para a colocação de capitais, divisão do tráfego, contribuições do Estado, etc.

Em Fevereiro de 1951, numa nota largamente difundida e que foi assunto para importantes debates

no seio dos organismos da Comissão Económica Europeia, em Genebra, a U. I. C. expôs os motivos a que se atribuíam o desequilíbrio financeiro nas várias Redes e quais as medidas preconizadas para pôr fim a tal situação, apoiadas na experiência adquirida com factos anteriores.

É inútil reproduzir agora as considerações dessa nota acerca do desaparecimento do monopólio antigamente usufruído pelo caminho de ferro e a necessidade de uma modernização radical dos meios de transporte ferroviários, para assim poder ser adaptada às circunstâncias actuais. O caminho de ferro deve ser um meio seguro, rápido e poderoso de transporte, constituindo um instrumento de produção de toneladas-quilómetros, cujas receitas, bem mais que para o automóvel e o avião, possam elevar-se consideravelmente com o volume do tráfego.

A obra interna das Redes no período anterior a 1950, descrita na nota de 1951, tem prosseguido desde essa data com um dinamismo e uma eficácia que só dificilmente se encontra um exemplo no passado. Esse desenvolvimento tem-se feito sentir em todos os domínios (tracção, material, instalações fixas, exploração técnica, métodos comerciais, organização), se bem que estes factores tenham sido dificultados por várias razões que se opõem à sua reconstituição depois da guerra e à sua modernização, bem como à sua política de tarifas e aos seus programas de exploração.

Os dois objectivos fundamentais desta perseverante acção baseiam-se na qualidade do serviço e na redução do custo da exploração. Quanto ao primeiro objectivo, os resultados estão patentes; quanto à redução do custo de exploração, que é um elemento capital sob o ponto de vista financeiro, verifica-se que é uma consequência das economias praticadas sistematicamente e do aumento de produção em todos os domínios.

No plano internacional, a obra do caminho de ferro tem também sido de uma grande eficácia, o que não é para admirar devido ao aperfeiçoamento da técnica ferroviária, que não se adapta às realizações na-

cionais, ao progresso da aviação no sentido internacional, às dificuldades progressivas dos interesses comerciais, à interpenetração das economias dos diversos países, conduzindo tudo à concepção de um «Caminho de Ferro Europeu» com realizações concretas. Assim, seria de aconselhar a concentração das investigações e ensaios num Escritório Comum, a standardização dos vagões de mercadorias, a tentativa para uma unificação das locomotivas Diesel, a organização progressiva de um mercado europeu de construção ferroviária, a criação de organismos comuns para a exploração dos vagões, para os transportes frigoríficos, para as relações rápidas por intermédio de automotoras entre as grandes cidades, finalmente, para um financiamento internacional das compras de material ferroviário, factos estes que se apresentam como manifestações desta «europeização» do Caminho de Ferro.

A Acção dos Governos

Como bem se compreende, os Governos têm-se vivamente preocupado com o grave problema do *deficit* dos Caminhos de Ferro.

No plano nacional, têm adoptado, segundo os casos, várias soluções dando às Redes Ferroviárias uma autonomia maior ou menor, à promulgação de regulamentos restringindo os transportes em automóveis, tanto em serviço público como particular, com várias soluções intermédias que nem sempre tendem para um programa bem definido de uma coordenação dos transportes. Estas verificações não se aplicam, porém, aos países com uma economia planificada, para os quais o problema da coordenação dos transportes se baseia em condições diferentes.

As medidas adoptadas têm procurado dar uma certa facilidade de tarifas aos Caminhos de Ferro para assim aumentar as facilidades comerciais, devendo, contudo, notar-se que todas estas medidas têm, muitas vezes, consistido em tentativas tímidas e incompletas que têm sido frequentes vezes contrariadas por decisões particularmente favoráveis aos transportes rodoviários.

Alguns Governos têm pensado na possibilidade de uma coordenação por meio de acordos directos entre as várias Redes e organizações profissionais, notavelmente as organizações de transportes por estrada. Várias tentativas têm sido efectuadas neste sentido e diversas experiências têm sido feitas, por exemplo em França, na Itália e na Suíça, às quais não seria justo negar um certo interesse, registando-se, entre elas as dos Caminhos de Ferro Federais Suíços, que prosseguem com uma política concreta de definição da capacidade rodoviária, aperfeiçoando as condições de transporte por estrada, com uma harmonização de tarifas e uma fixação da clientela. Desejando-se que estas soluções sejam efica-

zes, é necessário, porém, observar, por um lado, que elas nem sempre são compatíveis com as legislações nacionais e também só dificilmente se podem revestir de um carácter geral.

Os dois tipos de transportes têm, com efeito, estruturas muito diferentes e nota-se que um regime estável bem definido baseado unicamente em contratos entre o Caminho de Ferro, organização fortemente concentrada e disciplinada, e a Estrada daria origem a numerosas sujeições e obrigações de serviço público, por parte de numerosas empresas com interesses diferentes e dispondo de uma grande liberdade de acção. Por outro lado, os acordos deste género só muito dificilmente poderiam resolver o problema dos transportes por conta própria, cujo rápido desenvolvimento chama a atenção do sector dos transportes públicos.

É possível também quaisquer resultados encorajadores sob o ponto de vista internacional?

O Comité dos Transportes Interiores da Comissão Económica para a Europa tem dedicado a maior atenção a estes problemas e a U. I. C. tem, felizmente, tido a oportunidade de manifestar o seu reconhecimento. Ao serem tomadas resoluções conducentes a um debate tão delicado, tem-se, notavelmente, reconhecido a legitimidade de certas compensações a dar ao Caminho de Ferro tomando em conta as dificuldades particulares, fazendo uma obra que se assevera útil em todos os sectores em que as suas «recomendações» têm efectivamente sido aceites.

Por seu lado, a Conferência dos Ministros dos Transportes tem podido inscrever, no seu activo, a criação da Sociedade «Eurofima», que facilitará certamente a modernização do material das Redes.

Mas é uma questão primordial para o regulamento, do qual muito há ainda a fazer: ter em vista a coordenação das colocações de capital. Na Comissão Económica para a Europa, como na Conferência dos Ministros dos Transportes, as realizações materiais têm-se limitado ou a elaborar planos dos trabalhos, cuja justa posição evidencia claramente perigo de um dispêndio originado pela falta de um programa coerente de conjunto, ou a estabelecer previsões acerca do tráfego e a colocação de capitais sem fazer um exame crítico comparativo, nem referência a projectos concretos.

Objecto e Plano de Estudo

Tantos esforços e tentativas para melhorar a situação do Caminho de Ferro não deveriam, pois, dar quaisquer frutos? Não terão eles, ao menos, preparado os espíritos para soluções construtivas? Além disso, esses esforços não terão, com efeito, criado a necessidade de medidas urgentes em determinadas Redes? É evidente, ao formularem-se estas perguntas, que a Conferência dos Ministros, pediu à U. I. C.

um estudo concreto que pudesse fornecer às Administrações Ferroviárias uma oportunidade para apresentar as suas sugestões.

É também procurando fazer luz sobre a veracidade da situação que este estudo se justifica, porque, como se verá, a concepção do *deficit* dos Caminhos de Ferro, que é, infelizmente, a origem de toda uma corrente de opinião, e condiciona profundamente a política dos Governos, está eivada de erros fundamentais.

Para chegar a conclusões assentes em bases sólidas, as Administrações têm feito um exame minucioso da sua situação financeira passando em revista todas as rubricas das suas contas, com o fim de eliminar, na medida do possível, os diversos erros de interpretação. Estes exames têm sido, como facilmente se compreende, de uma grande dificuldade e tem exigido, por parte dos seus autores, um conhecimento exacto das várias convenções que ligam os Estados aos Caminhos de Ferro, assim como as regras financeiras e de contabilidade relativas às despesas com pessoal, conservação e renovação do material e sua modernização, etc. Na nota que se segue, faz-se a síntese dos numerosos problemas apresentados e as soluções aconselhadas.

O estudo é dividido em três partes:

Na primeira, trata-se da substituição das actuais contas das várias Redes, por contas que apresentem uma imagem mais correcta da situação e das medidas propostas para esse efeito, entrando assim no *domínio financeiro* apropriado ao Caminho de Ferro.

Na segunda parte aborda-se o problema na sua generalidade tendo em vista a melhoria da situação das Redes no quadro do conjunto dos meios de transporte e as medidas mais convenientes, tomando-se em linha de conta o *domínio da economia do transporte*.

Finalmente, na terceira parte, apresentam-se as conclusões em conjunto.

Convém registar que as medidas propostas no presente estudo, principalmente as que são propostas na segunda parte, devem quanto à sua escolha, ao seu grau de aplicação e às suas modalidades, serem adaptadas à situação particular de cada país, isto é, à situação do Caminho de Ferro no conjunto dos meios de transportes e política geral económica e social do país.

Primeira Parte

A NORMALIZAÇÃO DAS CONTAS FERROVIÁRIAS

1—Necessidade de uma «normalização das contas das várias Redes». A situação das Redes através das suas contas oficiais

Ao iniciar-se este estudo, as Redes reconheceram a necessidade de efectuar, nas suas contas oficiais, certas alterações destinadas a evitar confusões e permitir um sistema único de interpretação. Se se faz

menção destas operações pormenorizadamente, é, unicamente, porque, respeitando integralmente as contabilidades oficiais, elas dão origem a certos resultados que não coincidem com os que as Administrações publicam e apresentam às suas Autoridades de tutela. Sabe-se que cuidadosos estudos foram feitos, de 1949 a 1951, pelo Comité dos Transportes Interiores da Comissão Económica para a Europa, com o fim de organizar «um plano uniforme de contabilidade» dos caminhos de ferro, caracterizado por uma divisão comum das receitas e das despesas. A operação preparatória, que é tratada nesta primeira parte, exigiu uma decomposição das contas, que, para ser menos complexa que o plano uniforme de contabilidade, obedece à mesma distribuição sem, contudo, deixar de ser inspirada nele, sempre que é necessário.

Trata-se de ter em conta divergências entre uma e outra Rede, quer, relativamente a contas de exploração, quer acerca de actividades laterais de certas Administrações, actividades que têm apenas uma ligação indirecta com os transportes. Sem entrar em pormenores sobre regras de homogeneidade adoptadas, indicar-se-á:

- que as Administrações não têm, na maioria das vezes, referido quais são essas actividades laterais, bem como quais as suas receitas e despesas por conta de terceiros.
- que têm, em contrapartida, incorporado certas receitas e certas perdas ligadas directamente à exploração ferroviária e que, por vezes, não são levadas em conta ganhos e perdas, que não estão inscritos nos capítulos interessados; das contas de exploração propriamente ditas.
- que o mesmo tem sucedido com as despesas reais ou as anuidades de renovação, assim como as despesas de aprovisionamentos, de reconstrução que, conforme as leis e regulamentos internos, fazem efectivamente parte da conta de exploração, ou da conta de ganhos e perdas.

Esta primeira operação permitiu obter uma apresentação homogénea dos resultados de exploração puramente ferroviária das Redes, resultados que fazem aparecer, na maior parte dos casos, um excedente notável das despesas sobre as receitas, e traduzem, consequentemente, uma situação que chega a atingir sérias proporções.

Mas que valor se lhes deve atribuir e até que medida estas *aparências de contabilidade* correspondem, de facto, à realidade?

As Contas oficiais das Redes não são estabelecidas nas mesmas bases em que são estabelecidas as Contas das empresas industriais e comerciais

Colocando o problema de uma maneira mais concreta, este consiste em saber se as contas oficiais das Redes Ferroviárias são estabelecidas, não sò-

mente quanto à sua forma, como também quanto ao seu conteúdo, como o seriam as contas de uma empresa industrial ou comercial que explorasse o Caminho de Ferro.

A resposta é negativa para a maior parte das Administrações cujas contas são afectadas por elementos que não intervieram ou interviriam de uma maneira diferente se assim fossem estabelecidos.

No que se refere a despesas, nota-se, primeiramente, em certas Redes, a despesa excepcionalmente pesada das pensões de reforma. A maior parte das Administrações gasta com as pensões de reforma 30%, chegando mesmo a atingir 70% dos salários gastos com o seu pessoal no activo. Existe, por ventura, alguma indústria que possa equilibrar o seu orçamento, afectado por uma tal hipoteca?

As despesas sociais que não dizem respeito a reformas são igualmente muito pesadas para certas Redes, atingindo cerca de 30% das despesas com o pessoal.

As destruições no curso da guerra e a impossibilidade em que se encontraram as Redes de proceder a determinados trabalhos, têm conduzido a demoras de renovação e a obrigações relativas aos prejuízos resultantes das hostilidades, dando origem a um dispendio fora de toda a proporção com o de qualquer

empresa ordinária. Foi assim que o Caminho de Ferro Federal Alemão não recebeu qualquer contribuição exterior para as suas despesas de reconstrução e foi obrigado a gastar, com estes trabalhos, as receitas que normalmente seriam usadas com a renovação do material. Outras Redes acusam esta mesma dificuldade relativamente às receitas, sem falar em prestações asseguradas sem qualquer compensação ou com uma compensação insuficiente, certas tarifas reduzidas de passageiros ou de mercadorias, impostas por motivos de economia nacional ou devido a considerações sociais de que resultam importantes insuficiências nas receitas.

Nestas insuficiências, podem também ser incluídas anomalias que dizem respeito às disposições especiais impostas com matéria de renovação e de amortização, com o fim de em certos países abaixar as despesas de renovação do material até um nível tecnicamente considerado necessário.

Em resumo, torna-se indispensável, se se deseja que as contas das redes tenham o mesmo valor das empresas industriais e comerciais, introduzir nas contas oficiais correcções importantes, para assim se poder fazer o que se poderia chamar «contas normalizadas».

(Continua)

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA

Tendo sido aprovado pelo governo da Alemanha Ocidental o projecto de aumento das taxas ferroviárias, tanto no que respeita a passageiros como a mercadorias, a partir de hoje os bilhetes simples sofrem a sobrecarga média de 8,7 por cento, as assinaturas, até aqui muito baratas, são aumentadas de 50 por cento, e os fretes de mercadorias são onerados na razão de 8,5 por cento.

Calcula-se que, mercê destas medidas, os caminhos de ferro alemães registarão um aumento global de receita da ordem dos 700 milhões de marcos por ano, dos quais 210 milhões provenientes do tráfego de passageiros.

ESTADOS UNIDOS

Os transportes de mercadorias por caminho de ferro, nos Estados Unidos, que registaram em 1956, 37.844.823 vagões carregados, em 1957 desceram para 35.500.167.

Este decréscimo afectou todas as espécies de mercadorias, com excepção dos minérios, que registaram um aumento de 4,1 por cento.

A diminuição mais sensível, de 22,4 por cento, verificou-se no transporte de gados.

As quedas registadas nos transportes de carvão

e de cereais foram respectivamente, de 3,7 e 1,2 por cento.

UNIÃO DA ÁFRICA DO SUL

Os caminhos de ferro da União da África do Sul têm presentemente em circulação 2 640 locomotivas a vapor e 327 de tracção eléctrica. Com o objectivo de melhorar os serviços ferroviários tornando-os mais eficientes, aguarda-se a chegada de cinquenta e duas locomotivas a vapor, 235 accionadas a electricidade e cinquenta e duas automotoras diesel, prevendo-se que este equipamento será aumentado com a compra de mais 159 locomotivas diesel eléctricas ou 110 diesel hidráulicas. Foram, também, adquiridos 14.000 vagões e admite-se que com a compra deste material desapareça a crise que se estava verificando nos caminhos de ferro.

A situação económica, em geral, melhorou. As receitas que em 1954/5, foram de £ 157 milhões, subiram para £ 171 milhões em 1956/7.

Quanto às despesas, que se cifravam, em 1954/5, em £ 141 milhões, foram de £ 166 milhões em 1956/7, o que corresponde a cerca de cinquenta por cento do orçamento do Estado.

IMPRENSA

«Jornal de Elvas»

Entrou no 32.º ano de existência o «Jornal de Elvas», conceituado semanário que se publica sob a direcção do nosso colaborador, sr. Eurico Gama, escritor ilustre e publicista de grande mérito.

Os nossos cumprimentos e felicitações.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Obras recusadas na Exposição da Fundação Calouste Gulbenkian

A I Exposição de Artes Plásticas da Fundação Calouste Gulbenkian, na Sociedade Nacional de Belas Artes, constituiu, no sonolento meio de Lisboa, um verdadeiro acontecimento, a que não faltou uma pitadinha de escândalo. E porquê? Por a esse certamen o júri de classificação e admissão ter dado preferência — e daí o escândalo — à chamada pintura modernista e, sobretudo, à arte abstrata. Entre os modernistas vimos, porém, um Abel Manta e um Eduardo Viana, dois grandes mestres que já são — ousamos dizê-lo — dois pintores clássicos. No entanto, diante dos quadros abstratos, parte do público riu corajosamente e parte fingiu compreender — para os não tomarem por estúpidos. As pessoas sem opinião própria foram sempre tímidas.

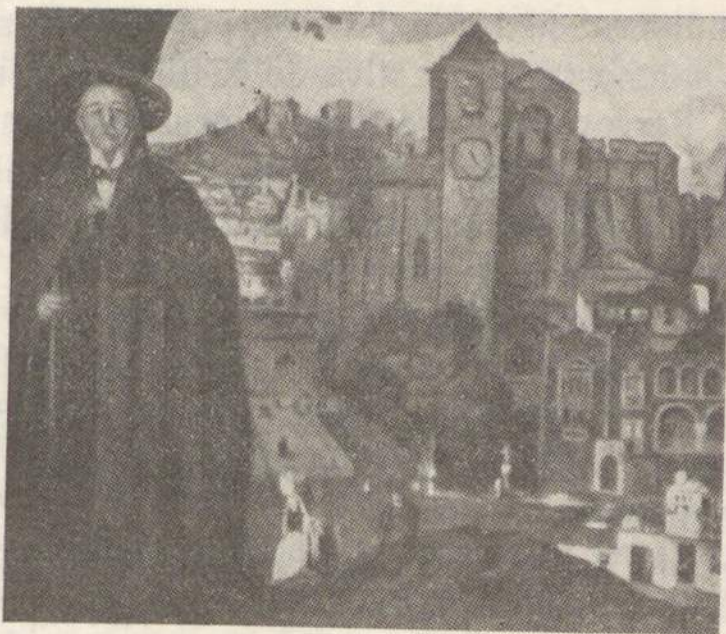
Alguns pintores, não conformados com as decisões do júri — vieram à estacada, em alguns jornais. Mas a estocada mais séria que o júri recebeu foi, sem dúvida, a Exposição que o Grupo de Artistas Portugueses organizou, no Palácio da Rua Barata Salgueiro, com as obras recusadas na Exposição promovida por aquela referida Fundação. Fomos ver a nova Exposição. De entre as boas exposições do Grupo de Artistas Portugueses é esta, sem dúvida, a de mais unidade e de mais alto nível. Alguns desses quadros bem mereciam a honra de figurarem nos nossos Museus. Um deles, por sinal, já é pertença do Museu Nacional Soares dos Reis. E uma notabilíssima aguarela de Alberto Sousa e intitula-se *A Ábside da Sé de Braga*.

Albertino Guimarães, um dos mais notáveis discípulos de Carlos Reis — com cinco admiráveis aspectos de Castelo de Vide; D. Maria de Lurdes de Melo e Castro, discípula de José Malhoa, com três óleos e uma magistral cabeça de criança, desenhada a pastel; José Joaquim Ramos, com três quadros a óleo; Fernando Santos, também com três óleos — *O ciganito do cravo* é uma obra prima; Romano Esteves, discípulo de Columbano, que tem no quadro *Chapéu Branco* um dos grandes momentos da pintura portuguesa, bastariam para justificar esta Exposição e o protesto do Grupo contra as decisões, em grande parte infelizes, do júri do certamen organizado pela Fundação Calouste Gulbenkian.

Mas há, nesta última Exposição do Grupo, outros mestres da pintura portuguesa, que de modo nenhum podem ser recusados em qualquer manifestação artística: João Reis, Silva Lino, Domingos Rebelo, Júlio Silva, D. Alda Machado Santos, Mário Salvador e seu irmão Luís Salvador Júnior, Ventura Moutinho, Fortunato Anjos, José Basalisa, e os escultores João da Silva, Raúl Xavier, Júlio Vaz; e entre os pintores da nova geração, Rui Preto Pacheco, retratista insigne, e Francisco Maya, um impressionista de cores vibrantes.

Uma grande exposição, sem dúvida, esta. E um admirável libelo, também.

Os nossos artistas



RAMALHO ORTIGÃO

Retrato-alegoria do pintor Luís Ortigão Burnay



S. Francisco de Assis E O LOBO

— Meu irmão lobo ... — disse, com brandura,
S. Francisco de Assis — o Poverello,
Que na pobreza pôs tanto desvelo,
Tanto amor, tanta luz, tanta doçura!...

A floresta sombria, calma e pura,
Envolve-os. O lobo, forte e belo,
Ouvia atento o singular apelo,
Tocante de bondade e de candura.

— Meu irmão lobo... — repetiu o Santo.
E nessa voz havia um tal encanto
E no gesto um poder tão comovente,

Que a fera, então, — insólita aliança! —
Ergueu a pata, subjugada e mansa,
E pousou-lha na mão, humildemente!

(Do livro «Estrela da Tarde»)

Maria de Carvalho

Ateneu Ferroviário

Ainda a sessão comemorativa do XXIII aniversário da sua fundação

Vimos hoje ampliar e completar a notícia que, no nosso número de 16 de Janeiro, publicámos sobre a sessão solene comemorativa do XXIII aniversário do Ateneu Ferroviário, prestante e prestigiosa associação cultural do Pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Essa sessão proporcionou o ensejo de se prestar homenagem ao sr. Eng.º Roberto de Espregueira Mendes, que em 9 de Abril do ano findo completou 10 anos de permanência no alto cargo de Director-Geral da C. P. e que sempre tem manifestado bastante interesse pelos destinos daquela colectividade.

Presidiu à sessão, como representante do sr. Director-Geral, o sr. José António de Abreu, ladeado pelos srs. Aníbal Fernandes e António Miguel Portugal Lima, representantes da Federação Portuguesa das Colectividades de Cultura e Recreio; Joaquim Alves Cardoso, Presidente da Direcção do Ateneu Ferroviário, Manuel Gonçalves, da Banda de Música da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, Carlos Conde Pereira, do Centro Escolar Salgueiro de Almeida, Taveira dos Santos, da Sociedade Alunos de Apolo, Abel Romero, pelo «Boletim da C. P.», Jacinto Ernesto Sanches, dos Bombeiros Voluntários dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

À entrada e na tribuna as homenagens foram prestadas por uma deputação dos Bombeiros Voluntários dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste. Aberta a sessão, usaram da palavra, em primeiro lugar, os srs. Joaquim Alves Cardoso e Vitor Afonso, respectivamente, Presidente da Direcção e Tesoureiro.

Disse o sr. Presidente da Direcção:

«Minhas Senhoras e Meus Senhores: Conta mais outro ano de existência esta Colectividade, que foi criada por ferroviários para ferroviários. É este o XXIII aniversário da sua fundação que neste momento se comemora, e conquanto esse lapso de tempo não seja coisa de espantar em confronto com outras colectividades muito mais antigas, a verdade é que, durante ele, muitos filhos de ferroviários nasceram e se fizeram homens, como também muito evoluiu e progrediu o Caminho de Ferro em Portugal. Esta Associação, com o fim de dar à grande família ferroviária um ambiente recreativo e cultural, nada seria se não fosse o valioso auxílio que a C. P. lhe tem

dispensado; cumprimos, portanto, simplesmente, um dever dando a tal facto o devido relevo, neste dia para nós tão solene. Cabe, pois, em primeiro lugar, manifestarmos o nosso profundo reconhecimento ao Ex.^{mo} Senhor Director-Geral da C. P. pelo sincero e amigável acolhimento que sempre nos dispensou durante as várias vezes que solicitámos os seus bons ofícios para as nossas pretensões, tendo sido realmente inexcusável na sua generosidade para connosco. A V. Ex.^a, Sr. Eng.º José António de Abreu, como digno representante de S. Ex.^a o Sr. Director-Geral, pedimos o obséquio de ser intérprete destas nossas simples mas sinceras palavras. Por outro lado, achamos justo manifestar igualmente, nesta ocasião, o nosso reconhecimento pelas atenções, gentilezas e benefícios prestados ao Ateneu pelas demais entidades da Companhia e também pelos amigos e consócios que, por tão diversos modos, nos honraram com os seus favores e colaboração, o que muito e muito nos sensibilizou e nos anima a dizer, com toda a convicção, que com tão valiosos colaboradores, o Ateneu Ferroviário pode contar ainda com melhores dias por ter muito facilitada a sua tarefa de bem servir todos os membros desta grande família. Para terminar, desejo também agradecer a todos que nos honram com a sua presença, incluindo neste número a Imprensa e a briosa Corporação dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste. A todos muito e muito obrigado».

Do discurso do sr. Víctor Afonso, reproduzimos as seguintes passagens:

«Os novos, com o decorrer do tempo, poderão analisar o que tem sido a vida social do ferroviário. Com efeito, os ferroviários desenvolveram uma série de actividades de iniciativa pessoal entre elas algumas que devem a sua existência ao valioso auxílio que a C. P. vem prestando; nestas condições se encontra o Ateneu Ferroviário, que poderia, sem dúvida, ser uma grande Colectividade, se tivesse havido sempre boa orientação na política de atracção por parte de algumas Direcções transactas; por outro lado também a falta de compreensão de muitos da nossa classe que, com uma modesta quota de 2\$50, contribuiriam para um maior desafogo desta colectividade, que poderia assim desenvolver mais actividades culturais e desportivas.

Na sessão comemorativa do XXII aniversário da fundação deste Ateneu, aproveitou-se a oportunidade para se evocar o Primeiro Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses. Na sessão de hoje, consagrada ao nosso XXIII aniversário, a Direcção resolveu que fosse de homenagem ao Ex.^{mo} Sr. Eng.º Roberto de Espregueira Mendes, que em 9 de Abril do ano findo completou 10 anos de actividade no alto cargo de Director-Geral da C. P.. É digno de salientar,

desde então, o espontâneo interesse que tem manifestado por este Ateneu. Devido à sua interferência, tem esta colectividade recebido benefícios de certa importância em prol dos nossos associados. Deste modo destacamos os mais em evidência e recentes e que representam vantagens de grande valor: anexo de residência com validade para todos os dias e comboios para os consócios que desempenham a sua missão na área de Lisboa e com residência até Santarém, Sintra e Setúbal; comboios especiais e autocarros para excursões dos nossos associados e suas famílias realizadas no Norte do País e, por último, ter diligenciado que os músicos da nossa conceituada Banda fossem dotados de novos uniformes em substituição dos que já possuíam muito antiquados. Não podemos deixar passar em branco que se deve, em parte, à Banda de Música a fundação do Ateneu; portanto era digna de se apresentar em público com um fardamento condigno, tanto mais que ela desde logo alcançou bastante prestígio, ao percorrer vários pontos do País».

Em seguida usaram da palavra os srs. Manuel Gonçalves, Taveira dos Santos, Abel Romero, Carlos Conde Pereira, Aníbal Fernandes, António Martins Pereira Alves, António Miguel Portugal Lima; António de Sousa Bandeira, funcionário da Direcção Geral dos Transportes Terrestres, que recitou poesias da sua autoria, alusivas à comemoração do aniversário do Ateneu e, por último, o Sr. Eng.º José António de Abreu, que salientou o desenvolvimento da Associação e a homenagem que era prestada ao Senhor Director Geral. Após a sessão seguiu-se um belo concerto.

A festa finalizou com um «Porto de honra», que foi servido por artistas do Grupo Cénico do Ateneu. Houve troca de brindes à C. P. e Ateneu e tudo acabou com uma animada «soirée» dançante.

A homenagem rematou no dia 22 Janeiro, pelas 18 horas, no Gabinete do Sr. Director-Geral, com a entrega de um estojo contendo um indicador, de prata, da posição da agulha, um feliz trabalho artístico.

Viagens e Transportes

A partir de 1 de Junho próximo, o «Sud-Expresso» será acelerado no percurso português

Entre as modificações a introduzir nas ligações internacionais da rede ferroviária da França, a começar em 1 de Junho próximo, e que obedecem a ajustamentos baseados na experiência, com vista à criação de novas correspondências, contam-se as seguintes, em ligação com a Península Ibérica:

O «Sud-Expresso» será acelerado no percurso português, passando a chegar a Lisboa às 17,23 em vez de 17,55.

O ramo português do «Ibéria-Expresso», comboio temporário de Verão, será igualmente acelerado, sendo a chegada a Lisboa às 6,40, em vez de às 7,45, e a partida da capital portuguesa, actualmente às 23 horas, passará a efectuar-se 25 minutos mais tarde.

Com vista a facilitar as condições do regresso a Paris dos viajantes vindos de Barcelona, durante a ponta do serviço de Verão, haverá um comboio suplementar, o N.º 11.048, nas noites de sábado para domingo, desde 2 de Agosto até 13 de Setembro, entre Cerbère, de onde sai às 18 horas, e Paris, onde chega às 7,30. O 11.048 tomará naquela estação da fronteira francesa a correspondência de um novo comboio, que partirá de Barcelona cerca das 13 horas.

Vai ser reduzido em 120 quilómetros o percurso ferroviário Madrid-Lisboa

Encontra-se em conclusão a linha férrea que liga Villanueva la Serena a Talavera de la Reina, que reduzirá em 120 quilómetros o percurso Madrid-Lisboa. Esta linha permite velocidades de 180 quilómetros à hora, impossíveis de atingir na de Valência de Alcântara.

Nas grandes obras utiliza-se material produzido por

CABOS ARMADOS E TELEFÓNICOS, L.^{DA}

PORTUGAL

Administração e Serviços Comerciais

Rua dos Duques de Bragança, 9 • LISBOA • Telef. 3 26 16 / 2 19 78 / 2 89 12

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Fevereiro de 1908)

Um rasgão através do Bairro Alto

Se algum dia tiver tempo de sobra para escrever dissertações estethico-philosophicas, hei de aproveitá-lo para redigir umas memorias sobre a influencia dos alinhamentos certos na sinceridade artistica.

Certamente que nesse trabalho hei de pautar a argumentação pela da discussão da equação do segundo grau a duas variaveis que é o modelo de logica deductiva mais perfeito que o espirito humano jamais logrou inventar, para chegar ao conhecimento de verdades incontrovertidas.

Emquanto porém não redijo estas *Memorias*, que levam riscos de parecenças com as que o João da Ega, de Eça de Queiroz, se propunha escrever, aproveito o ensejo para, imitando aquelle personagem dos *Maias*, publicar um capitulo da tal obra que ha de immortalizar-me como philosopho, como perscrutador de altos problemas transcendentaes de psychologia geometrico-recreativa talvez.

Não poucos teem sido os nossos escritores que teem proposto a seguinte questão: porque é que o paiz gasta largas verbas com o theatro de S. Carlos e tão escassa é a nossa producção artistico-musical tanto em cantores como em maestros compositores? Num livro muito bem feito, ha annos publicado pelo sr. conselheiro F. da Fonseca Benevides, é esse problema largamente estudado, mas outros fallaram delle, sem esquecer o celebre Calixto Eloi, de Camilo Castello Branco.

Vejo a causa em bem pouco: encontro-a na situação do Conservatorio Real de Lisboa.

Imaginemos um artista cujos ouvidos vibram na relação de harmonias, capaz de adivinhar as mais subtilezas das combinações da tonica, da sensivel, da dominante, vibrando ao mais leve thema melodico e que de novas combinações de sons póde tirar ideias sublimemente artisticas, em summa um espirito creadoramente genial, mas que necessita da disciplinação pedagogica. Ha em potencial neste individuo o estofo de um Beethoven, de um Bach, de um Wagner, mas falta-lhe o aprendizado, a technica. Naturalmente procura o Conservatorio.

Todos os dias percorre as ruas estreitas, tortuosas e sombrias que conduzem á rua dos Caetanos. Chega ao velho convento com o espirito divagante, porque foi obrigado a tergiversar para chegar lá; ouve as lições dos mestres, mas a impressão da tortuosidade do caminho tortura-lhe o pensamento, incita-o a procurar os sofismas que retorçam as verdades da technica que escuta e naturalmente, por influencia mezologica, começa a perder a noção da justeza, a ideia da rectidão, o sentido da orientação. Depois succede-lhe que, tanto na ida como na volta da escola, ouve os sons dolentes da guitarra, os abemolados da voz quebrada dos cantores de fado, as pausas substituidas por suspiros, as notas por sons que parecem chorar. Nunca se lhe depara uma sonoridade vivaz de paixão, de ideal, de energia.

Como reagir, como temperar fortemente o espirito contra essa deprimencia do que ouve, do que vê, do caminho que percorre, da chateza da architectura que contempla, do negrume das ruas por onde mal se divisa o lindo azul do ceu de Portugal.

Num regimen de esta natureza, durante largos annos, a nota justa, aquella que traduz em sinceridade, o sentimento de arte, aquella que todos persentem, desvanece-se, perde-se inteiramente e, em lugar d'ella, ficam as obras que imitam, que são capazes de ser eruditas, mas que teem toda a frialdade da imitação.

E' assim que se produzem as nacionalidades moribundas, aquellas que não sabem o que querem, que se deixam viver embaladas no sonho embrutecedor de melhores dias, graças á sorte que muda, á cautela de tres vintens que recebe o premio grande.

Por isso o Bairro Alto só foi capaz de dar o fado como producção artistica e do Conservatorio Real ainda não saiu um musico, que não tratasse de fugir do meio lisboeta, para bem longe, para França, para a Italia, para a Allemanha «para ahi completar a sua educação artistica», diz. O artista que assim procede reconheceu talvez inconscientemente a deprimencia que sobre elle produziu o meio em que viveu, o ambiente que seria nefasto para o seu espirito se continuasse a viver nelle, assim como succede com uma atmospheria onde exista desproporcionalmente o anhydrido carbonico, que tolhe as energias e mata quasi que por consumpção.

Mas tanto é certo o que dito fica que nos basta considerar o portuguez no estrangeiro. Logo que deixa de escutar as notas do fado gemidas na guitarra, quer elle se encontre na America do Norte, quer no Brazil, ou em qualquer outra parte do mundo, perde a curvatura da espinha dorsal, atira-se valentemente á lucta pela vida, conta apenas com o proprio esforço, orienta todo o seu vigor num unico sentido, deixa de pensar na sorte grande e quasi sempre vence, quasi sempre domina. No Brazil funda uma grande nação, radica ali o que tinha de bom a civilização que para lá transportou: em S. Thomé, dá a medida do seu poder colonizador; na California organiza associações modelares com jornaes seus, vulgariza a lingua que balbuciou no berço e tudo isto porque deixou de divagar, porque soube orientar-se sem nunca perder o seu rumo.

Ora se o plasma é de tão superior qualidade que mostra o que vale fóra de aqui, porque é que não ha de ter cá a mesma valia?

Basta que mudemos as construcções com que por toda a parte conseguimos estragar o que tinhamos de bom, de puro, de bello e de grandioso.

Em todos os sitios, nos locaes mais pitorescos, vemos horrosas editicações incaracteristicas, que nos estragam a paisagem; de entre os grandes arvoredos em Cintra, nos Estoris, no Bussaco, no Bom Jesus, irrompem *queques* com pretensões de casas e que não passam de caixas de amendoas; no Funchal tudo quanto se refere a edificios é uma lastima e se, enjoados de tanta pobreza de linhas architectonicas e de tamanha inopia de coloração, trepamos ao Monte, vemos que só é bello aquillo em que o homem ainda não tocou; onde meche pratica um desacato, quando não é uma villeza.

Assim succede que a par da carencia de cultores das artes que se baseiam na sonoridade, tambem nos faltam aquelles que teem que recorrer ás linhas e ás côres. As casas, no Bairro Alto principalmente, são de tal modo incaracteristicas, ao mesmo tempo que revelam tamanha incoscienza do culto da fórmula, que se tornam repellentes.

Conspurcam moralmente, são ignobeis como as palavras mal soantes, resundam a avariose e a guitarra, a navalha e a cigarro bregeiro, a podridão moral tanto pelo menos como a tísica e miseria phisiologica.

E depois, amontoadas como se encontram, não deixam que o vento do norte varra aquellas ruas e obstem ao arejamento de uma das mais bellas porções da capital. Aquellas ruas escuras, torcicolando em redor do largo de Camões não nos deixam gozar lindo panorama que se desfructa ao descer a rua do Alecrim, com o Tejo espraiando-se ao longe e o pontal de Cacilhas, irrompendo por entre o glauco do estuario do rio, como que a querer separá-las na lucta constante entre a terra e a agua.

Como porém deliciar a vista em tão bello panorama, quando acabamos de sair de um local tão ignominiosamente incaracteristico, tão traiçoeiramente tortuoso como é o que constitue o casario desde a rua de S. Roque até a rua Formosa?



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo», n.º 13, II Série, de 16 de Janeiro de 1958, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar o novo processo de expropriação de duas parcelas de terreno, com as áreas de 999,30 m² e 461 m², situadas no lado direito da linha do Vouga, entre os quilómetros 10,985 02 e 11,091 45, para ampliação do apeadeiro do Rio Meão, na linha do Vouga.

A presente portaria anula a de 25 de Maio de 1955, publicada no *Diário do Governo* n.º 128, 2.ª série, de 1 de Junho de 1955.

Ministério das Comunicações, 9 de Janeiro de 1958. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

Portaria n.º 16.551

O «Diário do Governo», n.º 12, I série, de 21 de Janeiro de 1958, publica o seguinte:

Pelo Comité International des Transports foram elaboradas novas disposições complementares uniformes à Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Mercadorias por Caminho de Ferro (CIM), destinadas a uniformizar a sua aplicação aos transportes internacionais.

Verificando a vantagem da sua aplicação às linhas férreas do continente:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que sejam aprovadas as disposições complementares uniformes da CIM, que fazem parte integrante desta portaria.

Ministério das Comunicações, 21 de Janeiro de 1958. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

O espirito suja-se com toda aquella conspurcação que se ostenta na falta de architectura das casas, na porcaria das fachadas, na tortuosidade das ruas, no mal cuidado das calçadas, na lóbreguez dos portaes, na estreiteza das janellas, no *almiscar* dos gatos, na dissimulação das taboinhas; o sentimento da belleza não está preparado para receber a impressão de ideal que ali se lhe depara. Toda a obra artistica, quer seja natural, quer devida ao esforço humano para ser bem compreendida, carece de um ambiente que a faça valer; uma sala estylo Luiz VIII com o mobiliario artistico de aquella epoca perde toda a illusão, se se encostar a um canto um chapéu de chuva ou se se esquecer debaixo de uma cadeira uma galochas de borracha.

Seria um crime de leso patriotismo deixarmos permanecer por mais tempo a ignominia que se chama o Bairro Alto sem abrirmos através de elle um fundo sulco, um rasgão que areje a cidade e que seja susceptivel de saneá-la tanto material como moralmente.

No artigo seguinte estudaremos o modo como nos parece que tal desideratum possa conseguir-se.

Mello de Mattos

Disposições complementares uniformes da Convenção Internacional Relativa ao Transporte de Mercadorias em Caminho de Ferro (CIM), de 25 de Outubro de 1952.

ARTIGO 4.º

3 — No tráfego com a Finlândia por Estocolmo-Turun satama (Abo ham), as substâncias e os objectos designados no anexo I à CIM, os transportes fúnebres e os animais vivos são excluídos do transporte.

Os objectos que formem um todo indivisível pesando mais de 5000 kg não são admitidos senão sob condições particulares a determinar em cada caso pelo caminho de ferro.

ARTIGO 17.º

A taxa de utilização dos contentores e as despesas de aluguer dos encerrados são calculadas em conformidade com a tarifa do caminho de ferro expedidor para todo o percurso interessado; são indivisíveis e consideradas como despesas por operações acessórias do caminho de ferro expedidor; da mesma forma o são outras despesas e as feitas por operações acessórias, quando forem calculadas em conformidade com a tarifa do caminho de ferro expedidor para o percurso interessado.

ARTIGO 23.º

As disposições do § 2 são applicáveis igualmente às despesas por operações acessórias a outras despesas.

Ministério das Comunicações, 21 de Janeiro de 1958. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização

Direcção dos Serviços de Melhoramentos Urbanos

O «Diário do Governo», n.º 19, II Série, de 23 de Janeiro de 1958, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas, nos termos do despacho publicado no *Diário do Governo* n.º 296, 1.ª série, de 28 de Dezembro de 1933, autorizar a inauguração da obra de construção do apeadeiro terminal do caminho de ferro em Vila Real de Santo António (processo n.º 170 MU/55), executada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, concelho de Vila Real de Santo António, distrito de Faro, em regime de comparticipação com o Estado, ao abrigo do Decreto n.º 21 699, de 19 de Setembro de 1932, e orientada e fiscalizada pela Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização.

Ministério das Obras Públicas, 10 de Janeiro de 1958. — Pelo Ministro das Obras Públicas, *Alberto Saraiva e Sousa*, Subsecretário de Estado das Obras Públicas.

O que todos devem saber

O matrimónio dos funcionários do corpo diplomático e consular

O «Diário do Governo» publicou um decreto-lei que dá a seguinte redacção ao artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 29.319, de 30 de Dezembro de 1938:

«Art. 14.º — Os funcionários do corpo diplomático e consular não podem contrair casamento sem autorização do Ministro.

«§ único — Os funcionários casados com mulher que não seja portuguesa originária não podem exercer as funções diplomáticas ou consulares no país da nacionalidade de origem de sua mulher».

Recortes sem comentários

1.º de Dezembro — data Nacional

A alvorada gloriosa do 1.º de Dezembro de 1640, em cada ano que passa revigora, no peito dos portugueses, a consciência lúcida das determinantes históricas que a originaram e se cumpriram vitoriosamente.

Portugal, nos seus impávidos oito séculos de existência, reafirma, imperturbavelmente, a grandeza do maravilhoso dos homens que souberam construir uma Pátria — encarnação perene dos mais puros e acesos ideais de liberdade e de independência.

Saibamos sempre e sempre, como exemplo a transmitir incólume, às gerações sucessivas, a lição imorredoura que nos deram na sua imaculada elevação espiritual, os heróicos conspiradores daquela triunfal manhã de Dezembro.

A Mocidade Portuguesa, que tomou aquela efeméride como data eleita para a celebração da sua presença viva, recolhe, meditando na gloriosa libertação, as energias mais nobres e mais firmes para a sua marcha do futuro.

O nome bendito de Portugal, ontem como hoje e como sempre, grava-se no coração de todos os portugueses pelo Mundo repartidos e que, no dia soleníssimo do 1.º de Dezembro, se ilumina ainda mais da luz da fé patriótica que é expressão actuante de unidade, de confiança e de esperança no porvir.

De «Boa Nova» (Cantanhede)

A Bruma de Londres

Os ingleses afirmam que o único inglês que, depois da guerra, ganhou honestamente um milhão de libras (80.000 contos) foi «sir» Winston Churchill. A confissão foi feita, em

ar de desabafo pela Imprensa londrina no dia em que o famoso estadista festejou os seus 83 anos eternos. E a que deve «sir» Winston uma tal abundância de esterlino? À literatura. É sabido que a política, em Inglaterra, rende muito pouco (fenómeno tipicamente inglês, diga-se de passagem) e o exemplo mais recente e flagrante é o de «sir» Anthony Eden, que a respeito de cabedais dispõe apenas do suficiente para viver em estado de decência. Ao terminar a guerra, Churchill estava crivado de dívidas — toda a gente o soube e ele próprio o confessou. O caso era grave, sobretudo para um homem gastador como o ex-primeiro-ministro. Foi então que o homem rapou de um microfone (em tempos idos era a pena) e começou a ditar para uma máquina de gravação as suas memórias. A seguir foi a «História dos Povos de Língua Inglesa» e agora é uma autobiografia. Cada volume, só em Inglaterra, alcançou tiragens iniciais de 83.000 exemplares. Pelo resto do Mundo, principalmente nos Estados Unidos e em França, o êxito não foi menor. Saldo final: 80.000 contos!

Que faz «sir» Winston de tanto dinheiro? Grande parte serviu para estabelecer um legado a favor dos seus netos. É esta a única maneira de pôr algum dinheiro de lado sem que o fisco lhe caia em cima. Outras fracções foram utilizadas na reconstrução do Solar de Chartwell e o resto é para levar vida grande na Côte d'Azur. Churchill aprecia boa cozinha, os bons charutos, os bons Portos, e o único divertimento que o excita, quando não escreve ou pinta, é a roleta. Quando entra no casino de Monte Carlo todo o pessoal tem instruções rigorosas para ignorar a importância do cliente e livrá-lo de mirones aborrecidos e... azarentos.

Fran isco Mata— (De «O Século»)



Os anúncios
nos «eléctricos» e
autocarros da
Companhia Carris
são

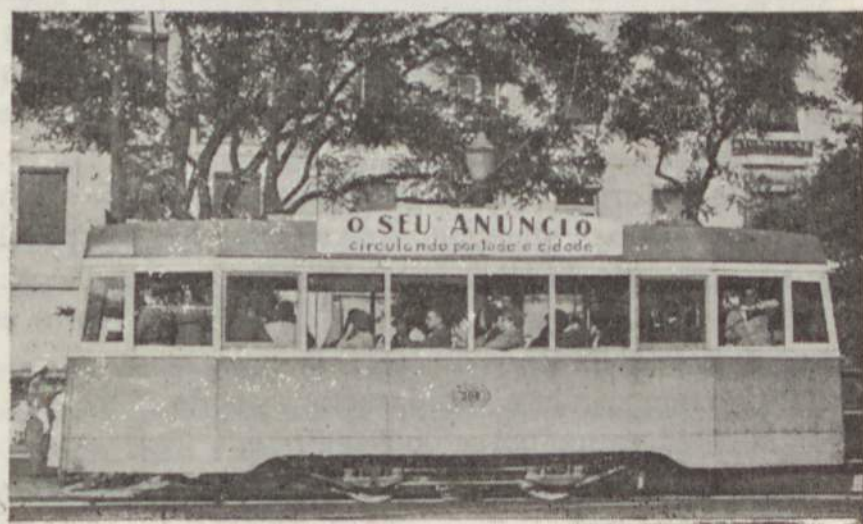
ECONÓMICOS E EFICIENTES

CONSULTE A

SECÇÃO DE PUBLICIDADE

CALÇADA DA BICA PEQUENA, 4

TELEFONE: 3 50 35





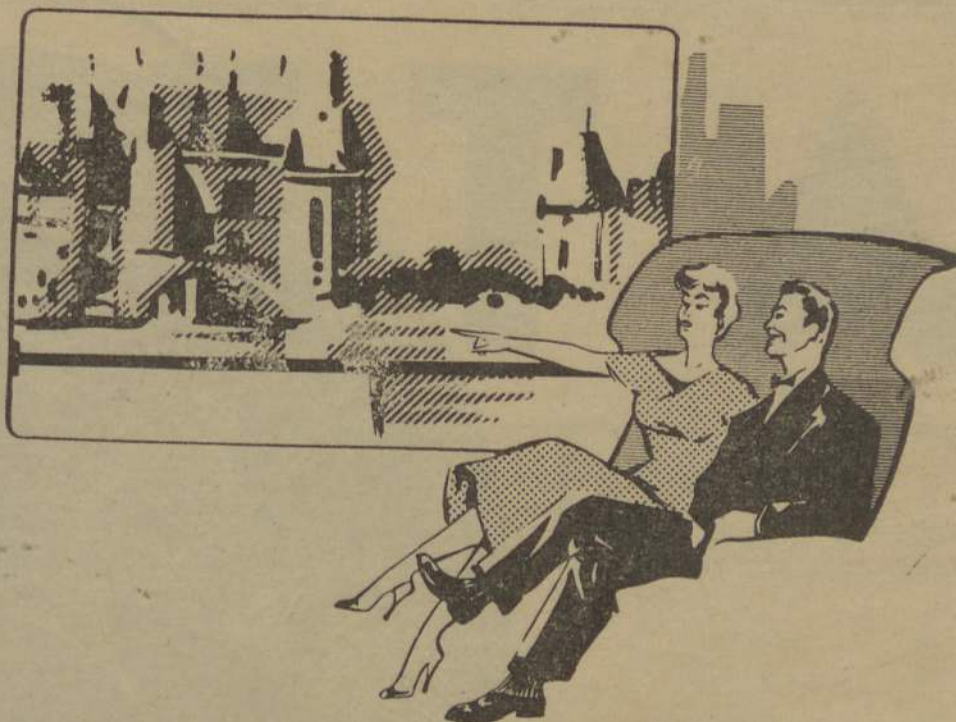
Equipamento original
das automotoras ALLAN
em serviço na C. P.

Material de injeção «Diesel» e eléctrico
para motores industriais, marítimos
e de camiões e tractores

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA



Vá a FRANÇA de comboio

Gozará o encanto da Viagem...
sem ter tempo de cansar-se.

No comboio pode admirar a paisa-
gem, tomar a sua refeição, dormir,
passar com toda a comodidade.

Oferecemos-lhe também, nos princi-
pais centros turísticos, as nossas
excursões em autocarros.

Bilhetes nas agências de viagens.

**CONFORTO
RAPIDEZ
ECONOMIA**



Reduções de 20 a
40% nos bilhetes
turísticos e
de grupos.

INFORMAÇÕES:

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Av. José António, 57, • MADRID • Telef. 47 20 20

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 18 horas
Dr. Coelho de Castro — Cirurgia — Ossos e Articulações — às 18 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — às 14 horas
Dr. Luís Malheiro — Pele e Sífilis — Consultas às 3.ª, 5.ª e Sábados,
das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 14 horas
Dr. António Ferrão — Doenças dos olhos — às 14 horas

Dr. Vasconcelos Dias — Estômago, fígado, intestinos e doenças ano-
-rectais — às 15 horas

Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 16 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 15 horas

Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 17,30 horas
Dr. Pinto Bastos — Boca e dentes, prótese — às 10 horas

Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 16 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 16 horas

ANÁLISES CLÍNICAS



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

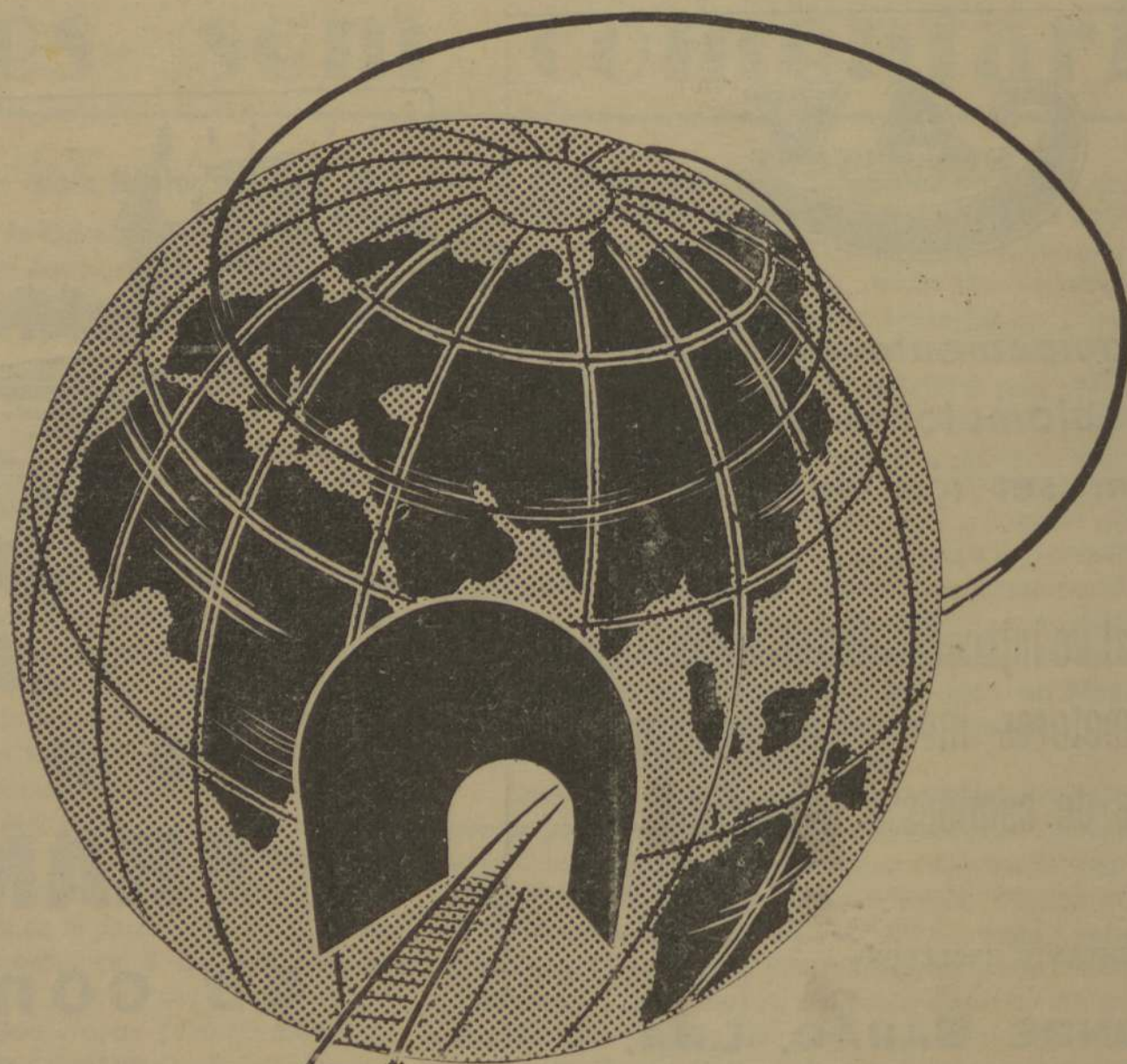
Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

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

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primá-
ria — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Pre-
paratório do Ensino Técnico — Admissão aos
Institutos Comercial e Industrial



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE