

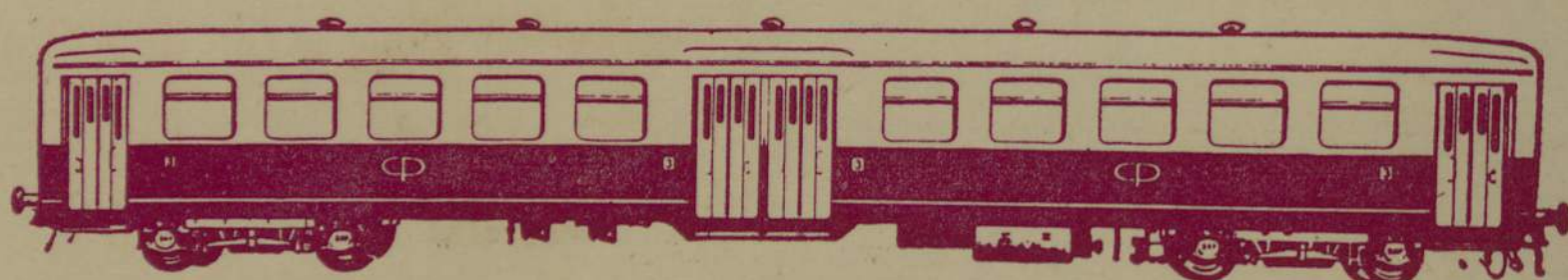


GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

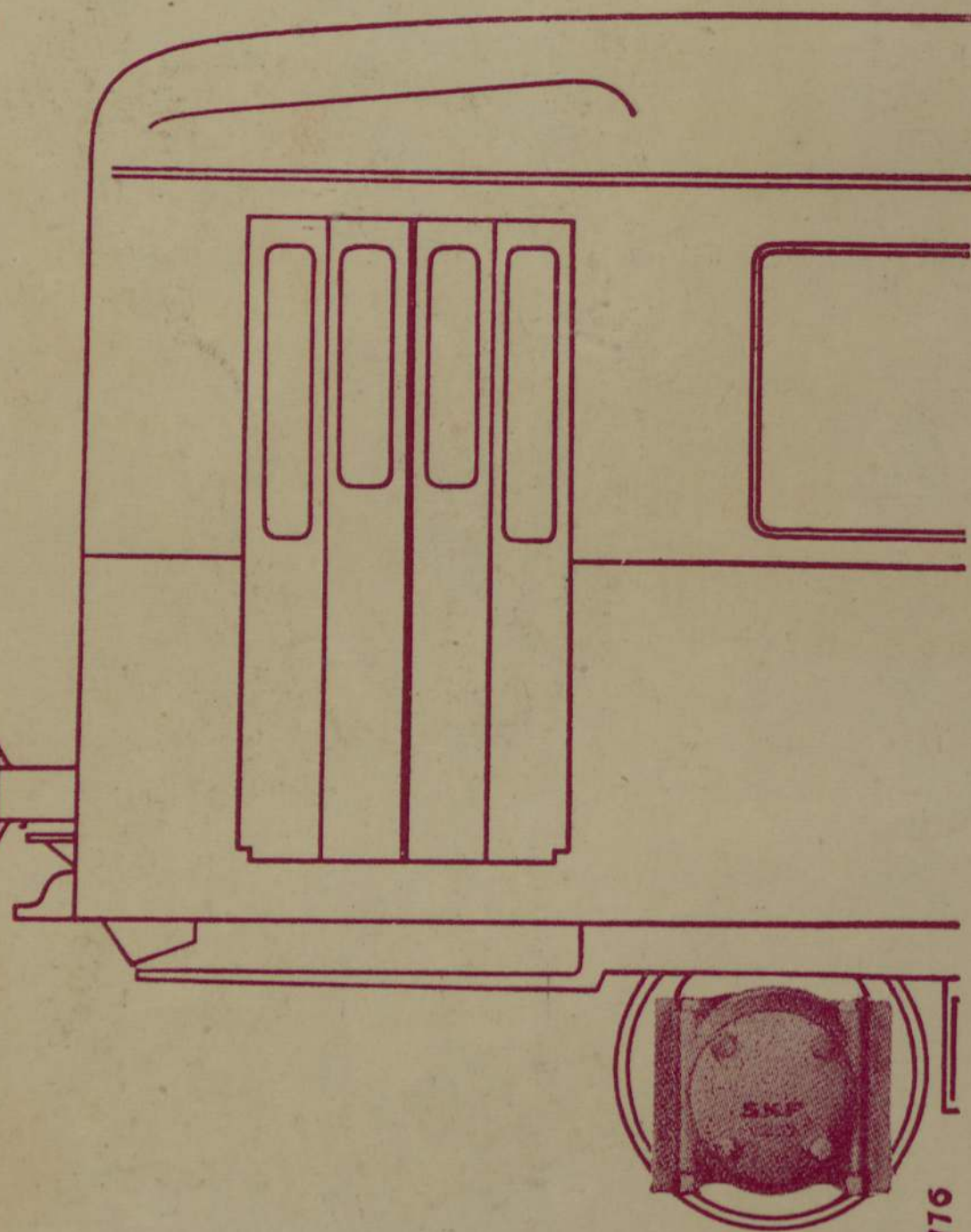
ANO LXXI * N.º 1686 * 16 MARÇO 1958

1 0 0 0 0 0 0

DE CAIXAS SKF
COM ROLAMENTOS

Carruagem de passageiros para os Caminhos de Ferro Portugueses, construída por Schindler Waggon AG, Suíça

SKF forneceu 1.000.000 de caixas com rolamentos de rolos — um record que dá uma prova positiva de chefia da SKF no campo dos rolamentos para caminhos de ferro. Dentro do primeiro milhão contam-se caixas para as mais variadas condições de trabalho, incluindo locomotivas, carruagens de passageiros e vagões de mercadorias. Quais são os factores vitais que dão à SKF o comando neste campo? A superior qualidade das matérias primas, modernos métodos de construção e precisão, consumada experiência prática das necessidades dos caminhos de ferro e uma organização de serviço mundial, todos desempenharam um papel essencial neste sucesso. São factores que assegurarão a continuação da chefia da SKF para o segundo milhão.



SKF O ROLAMENTO PRÓPRIO PARA O LUGAR EM QUE É PRECISO

SKF

SOCIEDADE SKF LIMITADA

PRAÇA DA ALEGRIA, 66-A — LISBOA

AVENIDA DOS ALIADOS, 150-152 — PORTO

PAC 776

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 1924
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

1686



16 — MARÇO — 1958



ANO LXXI

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

Davum Exportation

COMPANHIA DE VENDA DE PRODUTOS METALÚRGICOS

Sede: 96, Rue Amelot — PARIS (France)

Organismo concessionário de Vendas para Exportação das seguintes Sociedades Metalúrgicas:

COMPAGNIE DES ATELIERS ET FORGES DE LA LOIRE

Fábricas de Onzion de l'Horme, de St. Chamond, Assailly Lorette, Rive de Giers, Le Marais e Basses-Villes, Le Boucau.

SIDELOR (Union Sidérurgique Lorraine)

Fábricas de Rombas, Micheville, Homécourt, Hautmont, Bordeaux-Floirac, Champagnole, Auboué.

H.A.D.I.R. — Société des Hauts — Fourneaux et Aciéries de Differdange — St. Ingbert — Rumelange

Fábricas de Differdange (Grande Ducado de Luxemburgo), St. Ingbert (Sarre). Minas de Rumelange (Luxemburgo) e d'Ottange.

SOCIÉTÉ ANONYME DES FORGES ET ACIERIES DE DILLING

Fábricas de Dillingen (Sarre).

SOCIÉTÉ DES HAUTS FOURNEAUX & FORGES D'ALLEVARD

Fábricas de Alleverd.

SOCIÉTÉ METALLURGIQUE DE CHAMPAGNE

Fábricas de St. Dizier.

DAVUM EXPORTATION participa igualmente na venda de produtos fabricados pelas fábricas (Sémerange, Ébange e Dilling) da Société Lorraine de Laminage Continu (SOLLAC) nas quais as Sociedades SIDELOR e DILLING possuem uma parte importante.

TODOS OS PRODUTOS SIDERÚRGICOS

ESPECIALIDADES:

Material de Via-carris pesados, travessas, acessórios.—Estacas, pranchas metálicas (Larssen-Lackawanna, 400 G.).—Varão para betão preesforçado.—Chapas laminadas a quente e a frio.—Chapas para construção naval.—Chapas Dillinal 54.—Vigas Grey de Differdange — Folha de Flandres.

Representantes em Portugal e Províncias Ultramarinas

NOGUEIRA LIMITADA

Sede: Rua dos Douradores, 107 — LISBOA

Filial: Rua do Almada, 136 — PORTO



Os maiores fabricantes mundiais de aços

Altamente especializados na produção de toda a espécie de materiais de via e de grande parte do equipamento para os caminhos de ferro

Submetidos a severos ensaios, os seus

AÇOS INOXIDÁVEIS

foram empregados pela «Sorefame» na construção das carruagens para os caminhos de ferro da C. P., de Angola e de Moçambique

Distribuidores exclusivos em Portugal:

Anjos Pereira & C.^a, Lda.

LISBOA

Rua D. João V, 7—Telef. 684141-2-3

LUX

SOCIEDADE DE CONDUTORES ELÉCTRICOS, LDA.

Escritórios: RUA D. JOÃO V, N.º 8 R/c. Esq.

Armazéns: RUA D. JOÃO, V, N.º 4-A E 8-A

LISBOA

Endereço Telegráfico: «LUX»

TELEFONE 681549



CONDUTORES E CABOS ELÉCTRICOS
PARA TODOS OS FINS,
REVESTIDOS A PLÁSTICO

A electrificação marcou uma viragem na história da viagem



Colaborando no 1.º Plano de Fomento, a CP inaugurou em 1957 o sistema de electrificação * nos seus caminhos de ferro dotando o seu serviço público de comboios-trípos automotores construídos em Portugal.

SEGURANÇA — CONFORTO — RAPIDEZ

Estes três requisitos essenciais são plenamente satisfeitos com os novos comboios, construídos segundo o sistema Budd, de aço inoxidável, inteiramente metálicos e ensaiados na fábrica sob o controle do Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

Os métodos mais recentes da técnica da electricidade foram aplicados neste novo material circulante.

Os comboios triplos suburbanos das novas linhas electrificadas foram concebidos para o público que desde logo correspondeu ao esforço do pessoal fabril português.

* A electrificação da CP foi assegurada pelo «Groupement d'Études d'Électrification en Monophasé 50 Hz», agrupamento industrial luso-franco-germano-suíço de que a Sorefame faz parte.

SOREFAME

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.

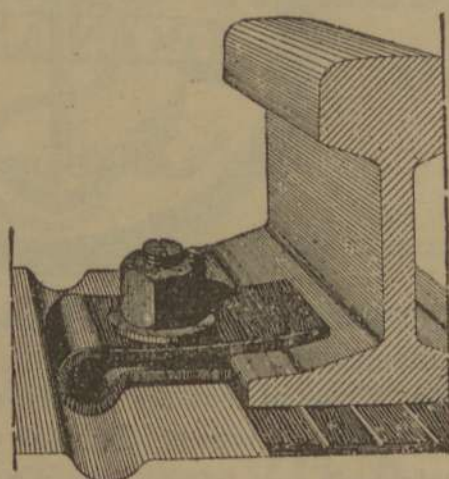
AMADORA E LOBITO
PORTUGAL

USINE DES RESSORTS DU NORD

(DOUAI—FRANCE)

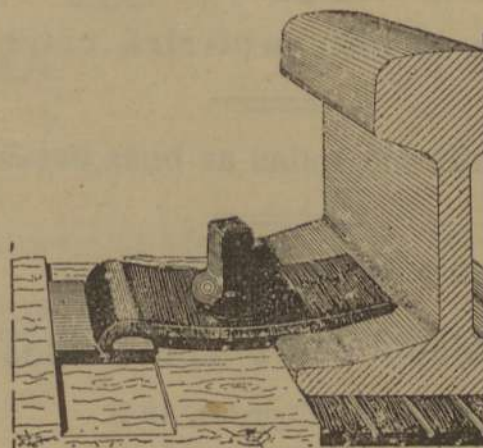
Fabricantes das ligações elásticas

GRAMPA «R N»
(GRAPAUD «R N»)



Fixação duplamente elástica para travessas em betão: palmilha de borracha canelada e grampa elástica RN

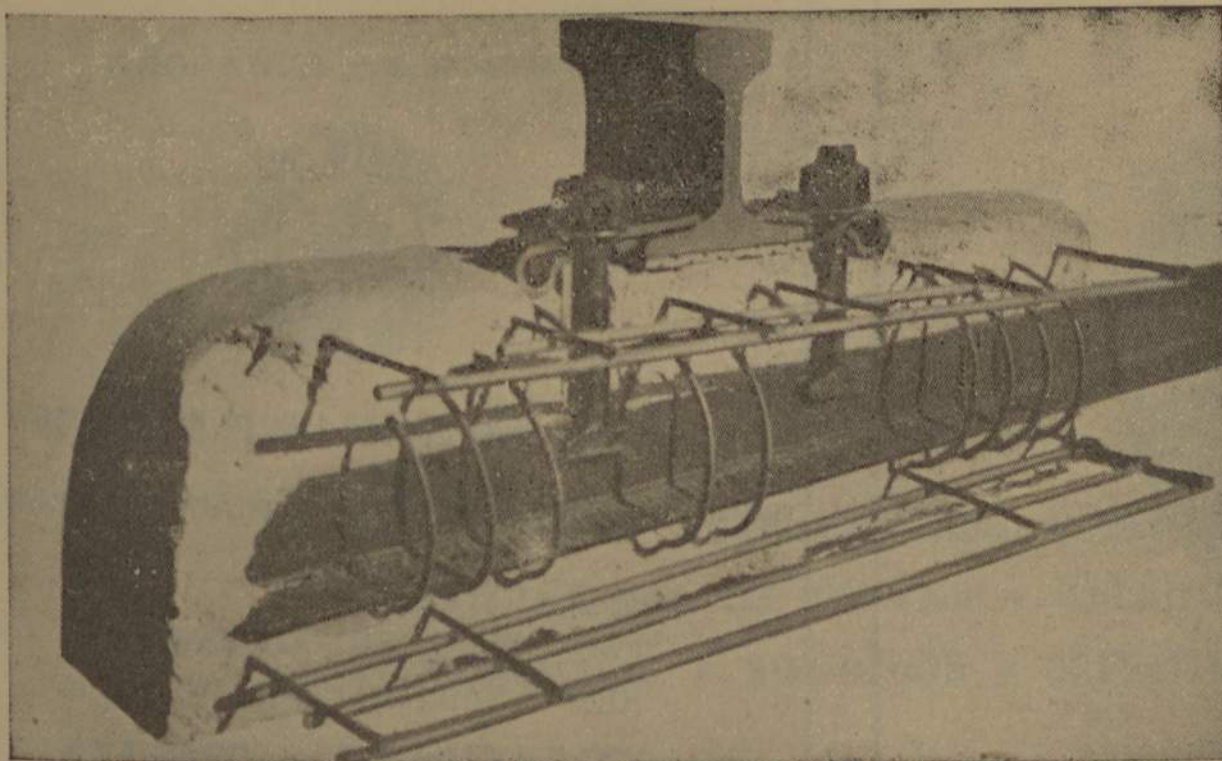
GARRA «R N»
(GRIFFON «R N»)



Fixação duplamente elástica para travessas em madeira: palmilhas de borracha canelada e garra RN

Existem também para travessas metálicas

A **Indústria Nacional** e a **Sociedade ESTORIL** realizaram o primeiro troço de «VIA MODERNA» em PORTUGAL, entre as Estações do Cais do Sodré e Belém, com travessas de betão «R. S.», ligações duplamente elásticas com os CRAPAUDS «R. N.», as palmilhas «CHEVRONS», os coussinets «R. N.» e os parafusos «R. S.»



Corte de um bloco da travessa R. S. mostrando a madre de aço, todo o sistema de pregação duplamente elástico com os CRAPAUDS «R. N.», as palmilhas «CHEVRONS», os parafusos «R. S.» e a armadura do betão

Agente Geral Exclusivo para Portugal e Províncias Ultramarinas

J. C. DA SILVA JÚNIOR

CAIXA POSTAL 928 — LISBOA

Aniz «Dómúz»



O REI DO ANIZ
PRODUTO ALENTEJANO

TRÊS TIPOS:

DOCE-SECO
MEL DE DAMAS

Prove e não preferirá outro

À venda em todas as boas casas

Depositário em Lisboa:

Francisco Velez Conchinhas

Praça da Figueira, 10-B

TELEFONE 2 7464

Depositária Geral:

SOCIEDADE DÓMÚZ, L.^{DA}
ELVAS

COMPANHIA DE SEGUROS

«BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa

RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



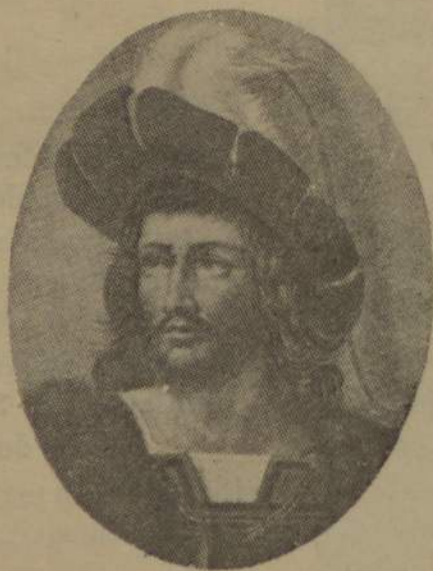
SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

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

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

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

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 —

CIMENTO

«TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA



FABRICA COM QUATRO LINHAS DE FABRICO

SENDO UMA DELAS DAS MAIS MODERNAS

DA EUROPA

PARA OBRAS HIDRÁULICAS E DE
RESPONSABILIDADE PREFERIR O

CIMENTO TEJO

COMPANHIA «CIMENTO TEJO»

Rua da Vitória, 88-2.º—Tel. 28953

LISBOA

SEMPRE AS MELHORES FARINHAS

FARINHAS DE ARROZ DE SUPERIOR QUALIDADE PARA PANIFICAÇÃO
PASTELARIA — CONFEITARIA — CULINÁRIA

e outros usos

A MELHOR FARINHA DE ARROZ DO MERCADO

Em sacos de papel multifolhas de 50 quilos, devidamente selados e com garantia de qualidade

Sacos grátis — Vendas para todo o País

Sociedade Industrial de Vila Franca

(S. A. R. L.)

As fábricas mais modernas do País

de — Farinhas de trigo para panificação e farinhas empacotadas para usos culinários

de — Descasque de arroz — produção de arroz de todos os padrões

de — Farinhas de arroz de superior qualidade

Fábricas em **VILA FRANCA DE XIRA**

Escritórios: **Rua dos Fanqueiros, 38-1.º — LISBOA**

Telefones: 2 3830 e 2 7806

ARTUR FERNANDES ALVES RIBEIRO

EMPREITEIRO DE OBRAS PÚBLICAS * CONSTRUÇÃO CIVIL

DIRECÇÃO TÉCNICA

ENGENHEIROS:

Francisco Ventura Rego e Filipe Costa da Silva

CONSTRUTOR CIVIL:
Joaquim Ribeiro Bouça

AGENTE TÉCNICO

Victor Manuel da Silva Ribeiro



FÁBRICAS * AERÓDROMOS * ESTRADAS

*** BARRAGENS DE TERRAS * ESTÁDIOS ***

PAVIMENTOS * EDIFÍCIOS * ESTRUTURAS



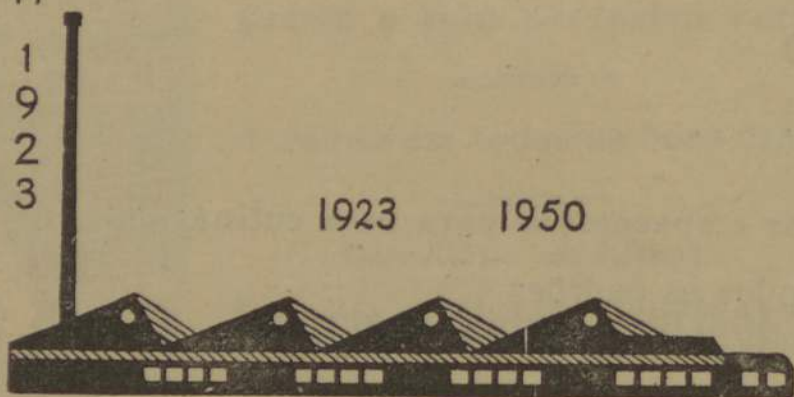
AVENIDA 28 DE MAIO, 49-A * **LISBOA** * TELEFONES: 76 18 60 e 77 15 12

AVILA

FUNDADA EM 1923

FÁBRICA
DE
CONDUTORES
ELECTRICOS

DIOGO D'AVILA LDA



Nas grandes obras públicas ou particulares
Os Cabos Eléctricos «AVILA»
estão presentes nas respectivas instalações eléctricas

Ferragens e ferramentas

Aparelhos diferenciais
Macacos para levantar pesos
Serras de fita e circulares
Engenhos de furar
Ventoinhas eléctricas e manuais
Brocas e Mandrins, Cutelarias
Materiais para toda a espécie de construção

TEIXEIRA LOPES
& NEVES, L.^{DA}

LISBOA

22, Largo de S. Julião, 23 — Teleg: «FERRAME»

1, 3, Rua Nova do Almada, 5, 9

Telef. { 25007
25644
35756

Em 1857 Começava a funcionar
O Caminho de Ferro em Portugal

Um ano depois, em 1858

Fundava-se a casa **RIBEIRO OCULISTA**
Hoje com 100 anos ao serviço do público

J. A. RIBEIRO & C.^A, L.^{DA}

Continua a fornecer os Caminhos de Ferro
com instrumentos científicos de alta qualidade
e diverso material das suas representadas

EMIL BUSCH G. M. B. H. GOTTINGEN
Lentes para óculos e binóculos

PAUL FUNEKE & CO. Berlim Oc.
Material para análises de leite e seus derivados

CHR BECK & SOHNE KASSEL
Microscópios e binóculos

KRAHN Hamburgo
Material para oftalmologia

MÜLLER WELT STTUTGART
Lentes corneanas — Lentes de contacto

NITSCHKE & GUNTHER — Dusseldorf
Armações para óculos

222, Rua Aurea, 226 — LISBOA
R. Eduardo Costa, 65 — C. P. 1394 — LUANDA

Toldos em todos os géneros para fachadas



Sofás, baloiços
Sombrieros
Barracas
Tendas

**Material
de
acampamento**

Encerados de todas as dimensões para aluguer ou venda

SOCIEDADE INDUSTRIAL DE TOLDOS E ENCERADOS

Rua do Vale de Santo António, 59 — Telef. 845357 — LISBOA

ATLÂNTIDA, L.^{DA}

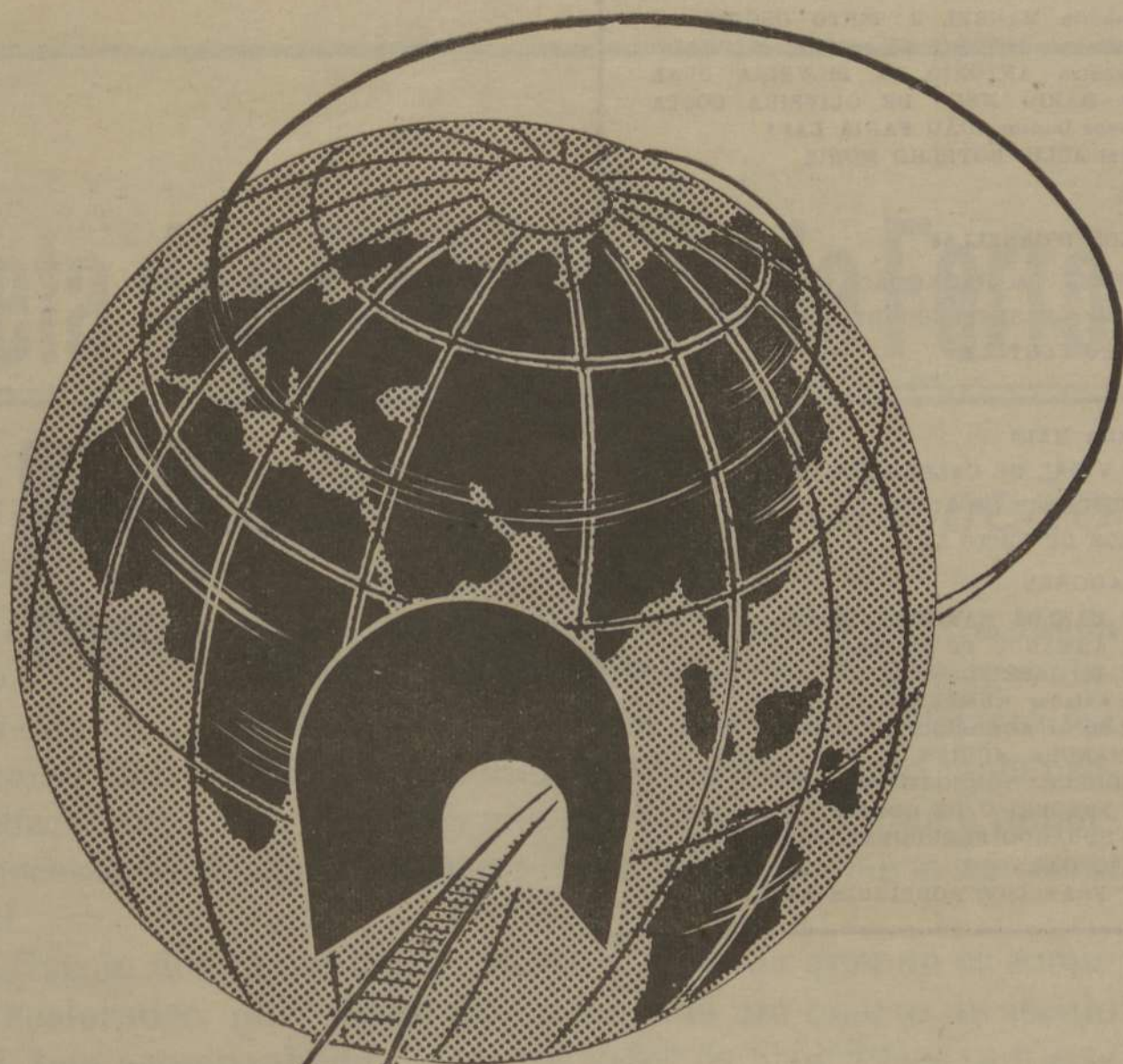
PRAÇA DO MUNICIPIO, 31

— TELEFONE 2 9081 —

TUDO PARA CASAS DE BANHO

Mármore — Azulejos — Mosaicos —
Fogões — Candeeiros — ETC. — ETC.

A CASA DOS MELHORES PREÇOS



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE

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

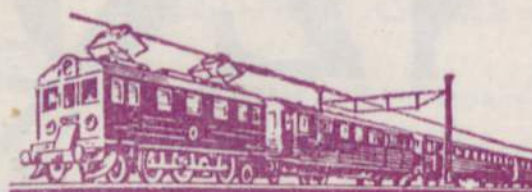
COLABORADORES:

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
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

Gazeta dos Caminhos de Ferro – No limiar do 71.º ano de publicação.	131
A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário, pelo Eng. CARLOS MANITTO TORRES.	133
Publicações recebidas	140
Eng.º Pereira Leite	140
Caminhos de Ferro Ultramarinos	140
Exposição Universal de Bruxelas	141
O problema da situação financeira dos Caminhos de Ferro, por CARLOS DE BRITO LEAL	143
Imprensa	146
Georges Boirard	146
Coordenação dos Transportes Terrestres	147
Vida ferroviária	156
Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro	157
Há 50 anos	165



Gazeta dos Caminhos de Ferro

No limiar do 71.º ano de publicação

COM o presente número, «Gazeta dos Caminhos de Ferro» inicia o 71.º ano da sua existência. O facto alegra-nos. A longevidade de uma publicação nunca foi um motivo de tristeza: uma revista, como um jornal, quantos mais aniversários conta mais profundas raízes lança na vida. Para não se envelhecer, o que é importante e necessário é acompanhar o tempo, isto é, procurar ser sempre actual.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», fundada quando as comunicações aceleradas, por carris, pouco mais de um quarto de século contavam, tem acompanhado fielmente todos os progressos que essa modalidade de transportes tem vindo registando tanto no País como no estrangeiro. Com efeito, nas páginas dos setenta volumes desta «Gazeta», que correspondem a outros tantos anos de publicação, encontram-se elementos valiosos para a História dos Caminhos de Ferro e sua evolução.

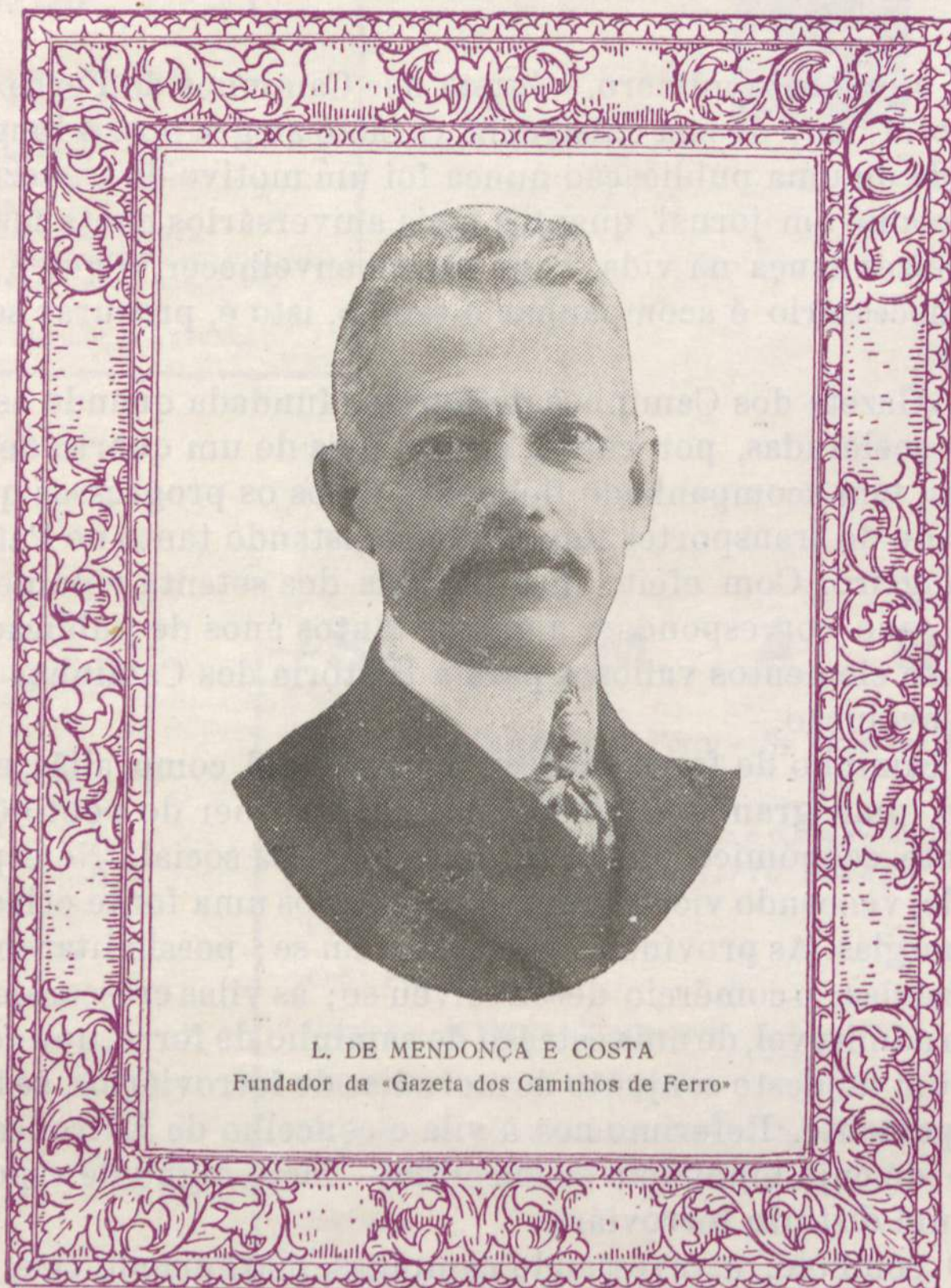
O caminho de ferro exerceu em Portugal, como, aliás, em todo o mundo, uma grande e benéfica influência, quer do ponto de vista puramente económico quer do ponto de vista social. No espaço de um século, vencendo vicissitudes, foi entre nós uma fonte criadora de novas energias. As províncias aproximaram-se; possibilitaram-se novas indústrias; o comércio desenvolveu-se; as vilas cresceram; e até, exemplo admirável, de uma estação de caminho de ferro, que começou por ser um modesto conjunto de moradias de ferroviários, se fez uma vila importante. Referimo-nos à vila e concelho de Entroncamento, à frente de cujo município se encontra — facto digno de especial registo — um distinto ferroviário.

O comboio, atravessando campinas, marginando rios, contornando colinas, galgando alturas, contribuiu também, poderosamente, para a descoberta da incomparável paisagem portuguesa, assim iniciando, auspiciosamente, aquilo que já é hoje uma indústria rendosa: o turismo.

Foi o caminho de ferro que proporcionou aos portugueses o conhecimento desta nossa terra, que revelou valores só por poucos conhecidos e que facilitou o transporte de mercadorias, por preços acessíveis.

Foi grande, em muitos aspectos, a revolução operada pelos caminhos de ferro. Até sob o aspecto internacional o País ganhou vantagens, fazendo sair Portugal do isolamento a que parecia estar condenado, em relação à Europa.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro», ao longo de setenta anos de existência, tem procurado servir o melhor possível os interesses da Nação através de uma das suas mais importantes actividades que é a



indústria dos transportes acelerados e pode orgulhar-se de poder contar, no quadro dos seus colaboradores, desde o seu primeiro número até hoje, alguns dos mais notáveis ferroviários do País.

Neste momento em que esta nossa publicação transpõe o limiar de um novo ano de existência — o 71.º — renovamos a todos os nossos amigos e ilustres colaboradores a expressão do nosso profundo reconhecimento.

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

Pelo Eng.º CARLOS MANITTO TORRES

(CONTINUAÇÃO)

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES DA BEIRA ALTA

(252,000 kms. de v/l)

Linhas Próprias

LINHAS DA BEIRA ALTA

(252,000 kms. de v/l)

Desde longo tempo considerada como das mais importantes sob o ponto de vista nacional e internacional, a linha da Beira Alta foi pela primeira vez objecto duma proposta parlamentar em 1874.

Em 1875 foi a referida proposta modificada por intervenção das comissões parlamentares e em 1876 sancionada pela lei de 26 de Janeiro, a qual, como já se referiu, consignava ainda outras disposições importantes, como a construção da Beira Baixa e do Algarve, a alienação do Sul e Sueste, etc.

Como também vimos, a citada lei de 26 de Janeiro de 1876 situava na estação de Coimbra a origem da linha da Beira Alta.

Por duas vezes, em 20 de Maio e em 11 de Setembro de 1876, se abriu o concurso e em ambas resultou infrutífero, por se considerar lesiva do interesse público a única proposta apresentada.

Consequência deste insucesso foi a proposta, levada pelo Governo ao Parlamento em 8 de Janeiro de 1877, para construir por administração directa esta linha, cuja origem aparecia agora (segundo um projecto aprovado em 25 de Maio de 1876) fixada na Pampilhosa.

Do debate resultou que se tentasse uma vez mais o concurso, o que se fez em cumprimento da lei de 23 de Março de 1878, daí provindo o contrato de 3 de Agosto do mesmo ano, que, estabelecendo o subsídio quilométrico de 23.000\$000, adjudicou a concessão à «Société Financière de Paris», a qual organizou a companhia para a construção e exploração da Beira Alta, que desde logo e com metódica intensidade se lançou, em Outubro de 1878, à construção de Pampilhosa a Vilar Formoso.

Começava, porém, a ventilar-se a ideia de dotar a linha da Beira Alta com outro «términus» que não a Pampilhosa. Esse seria a Figueira da Foz, saída atlântica que — na larga fantasia da época — se taxava de indispensável ao volumoso tráfego previsto para a futura linha!

Fosse como fosse, e mesmo nos reduzidos limites que a prática veio a confirmar, a ideia era defensável e a Companhia da Beira Alta requereu que lhe fosse concedido o prolongamento necessário para ter como testa a Figueira da Foz.

Protestou a Companhia Real, alegando que lhe pertencia a concessão do prolongamento em referência, que considerava simples ramal das suas linhas em face do disposto no seu contrato de 14 de Setembro de 1859!

Abriu-se, pois, o concurso entre as duas companhias.

A da Beira Alta limitou o seu pedido a um subsídio de cerca de metade do exigido pela Companhia Real (8.000\$000), vindo a declarar em 30 de Agosto de 1879 que faria a construção sem subsídio ou garantia alguma.

Mas — não obstante a Junta Consultiva ter opinado a favor da Beira Alta e das vantagens claramente oferecidas por esta empresa — a Companhia Real não abandonou a sua reclamação até que o tribunal arbitral, a que recorrera ao abrigo do seu contrato de 1859, julgou improcedente a sua reclamação por sentença de 7 de Outubro de 1880.

Nesta altura já o contrato com a Beira Alta estava definitivamente celebrado; com efeito o contrato provisório, de 31 de Outubro de 1879, fora levado às Cortes em 19 de Janeiro de 1880, aprovado sem demora e logo promulgada, em 31 de Março seguinte, a lei que adjudicava à Beira Alta, sem encargo para o Estado, a construção e exploração do prolongamento de Pampilhosa à Figueira da Foz.

Desde logo se iniciou aquela e, conduzida com energia igual à que caracterizara os trabalhos do troço Pampilhosa-Vilar Formoso, pôde abrir-se provisoriamente à exploração em 1 de Julho e

inaugurar-se solenemente em 3 de Agosto de 1882 toda a linha da Beira Alta, da Figueira da Foz à fronteira espanhola.

COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

(351,100 kms. de v/r)

Linhas Próprias

a) LINHA DO TUA

(133,200 kms. de v/r)

O concurso público para a construção desta linha (Foz-Tua a Mirandela) foi mandado abrir por decreto de 29 de Setembro de 1883, conforme a lei votada em 26 de Abril anterior.

Estabelecia-se a garantia de juro de 5,5 %, fixadas, para o cômputo, entre determinados limites, as despesas de exploração.

A via seria de 1^m,00 e o resgate era previsto a partir dos quinze anos.

Deserta a primeira praça, abriu-se (decreto de 22 de Novembro de 1883) novo concurso, no qual se tornaram mais vantajosas para o adjudicatário as condições do resgate, pois de não ser assim resultara o insucesso da primeira tentativa.

Aceite a única proposta apresentada no referido concurso (14 de Dezembro de 1883) pelo Conde da Foz, celebrou-se em 24 do mesmo mês o contrato provisório, aprovado pela lei de 26 de Maio de 1884 e definitivamente lavrado em 30 de Junho do mesmo ano.

Em 1 de Outubro de 1885 foram aprovados os estatutos da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e autorizado o trespasse a esta empresa da concessão a que nos estamos referindo.

O prolongamento de Mirandela a Bragança foi concedido provisoriamente a João Lopes da Cruz em 19 de Abril de 1902, tornada definitiva a concessão em 24 de Maio de 1902 e autorizado o trespasse à Companhia Nacional em 30 de Junho de 1903; a concessão foi, como a anterior, feita com garantia de juro.

A linha de Foz-Tua a Mirandela abriu à exploração em 29 de Setembro de 1887 e o complemento, de Mirandela a Bragança, inaugurou-se, por troços sucessivos, até Romeu em 2 de Agosto, até Macedo em 15 de Outubro e até Sendas em 18 de Dezembro de 1905, até Rossas em 14 de Agosto e, finalmente, até Bragança em 31 de Dezembro de 1906.

b) LINHA DE SANTA COMBA A FOZ TUA

(49,300 kms. de v/r)

Na já citada lei de 26 de Janeiro de 1876, que autorizava a construção das linhas da Beira Alta, Beira Baixa e Algarve, previa-se a construção de um ramal de via reduzida que, partindo de uma das estações da Beira Alta, servisse Viseu e a sua região.

Na proposta de lei de 9 de Janeiro de 1883 (também já citada) propunha-se entre a de outras linhas, a construção do referido ramal de Viseu em via de 1^m,00.

A proposta foi sancionada pela lei de 26 de Abril de 1883 e o concurso para a construção aberto em 30 de Agosto seguinte, com a garantia de juro de 5,5 %, para despesas de exploração fixadas entre limites máximo e mínimo, como para a linha de Mirandela.

Como no caso desta linha, também aqui as condições do resgate, no fim de quinze anos, eram pouco atraentes para o capital e daí que o concurso tivesse ficado, análogamente, deserto; pelo que, melhoradas, no ponto em questão, as suas condições, o concurso foi de novo aberto em 21 de Novembro de 1883.

Concorrente único Henry Burnay, com ele se lavrou o contrato provisório em 24 de Dezembro; a lei de 26 de Maio de 1884, que o aprovou, incluía porém a cláusula (igualmente imposta para as concessões da Beira Baixa e de Mirandela) de que seria de nacionalidade portuguesa a maioria dos vogais da direcção ou administração da sociedade a constituir para explorar a concessão.

Não se conformando o adjudicatário com a limitação imposta por esta cláusula, o que equivalia a impedir a celebração do contrato definitivo, resignou os seus direitos e novo concurso foi aberto em 11 de Dezembro de 1884.

Concorreram então, reunidos em sindicato, o Conde da Foz, Fernando Palha e outros cuja proposta foi aceite, sendo o respectivo contrato provisório lavrado em 23 de Janeiro de 1885, aprovado pela lei de 30 de Junho seguinte e definitivamente celebrado em 29 de Julho do mesmo ano.

Cinco anos depois, em 25 de Novembro de 1890, foi toda a linha aberta à exploração, incorporada já a sua concessão na Companhia Nacional pelo citado alvará de 1 de Outubro de 1885, que aprovou os estatutos da referida companhia e autorizou o trespasse, para ela, das concessões de Mirandela e Viseu.

A linha de Santa Comba a Viseu é parte integrante e já construída daquela a cuja designação oficial a subordinámos.

Linhas Subarrendadas

LINHAS DO CORGO E DO SABOR

(168,600 kms. de v/r)

Estas linhas, como já vimos, foram exploradas pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro em virtude do contrato celebrado em 27 de Janeiro de 1928, entre o Estado, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e a companhia a que nos estamos referindo.

Este contrato estabelecia o trespasse à Com-

panhia Nacional do arrendamento das linhas em referência, feito pelo Estado à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (como parte integrante das linhas da sua rede) por contrato de 11 de Março de 1927.

Os antecedentes relativos a este subarrendamento e à descrição das linhas em referência já foram anteriormente tratados.

COMPANHIA PORTUGUESA PARA A CONSTRUÇÃO E EXPLORAÇÃO DE CAMINHOS DE FERRO

(175,100 kms. de v/r)

Linhas Próprias

LINHA DO VOUGA E RAMAL DE AVEIRO

(175,100 kms. de v/r)

Pelos alvarás de 11 de Julho de 1889 e 23 de Maio de 1901 foi concedida autorização a Frederico Pereira Palha, ou à companhia que organizasse, para construir e explorar por 99 anos um caminho de ferro a vapor, em leito próprio e via reduzida, partindo de Torre de Eita (na linha de Santa Comba Dão a Viseu) e seguindo por Vouzela, Oliveira de Frades, Couto de Esteves, Sever do Vouga, Oliveira de Azeméis, S. João da Madeira e Vila da Feira até à estação de Espinho e, por bifurcação em Sever do Vouga, até à de Aveiro.

Em 30 de Outubro de 1903 foi aprovado o projecto, aliás presente ao Governo desde 1897, tendo sido, por portaria de 15 de Abril de 1905 e conforme pedido do concessionário, substituído pela garantia de juro de 5 % o subsídio que lhe fora primeiramente concedido e era representado pelo embolso, durante 30 anos, dos impostos de trânsito e selo.

Celebrado o contrato provisório de 25 de Abril de 1905 e aprovada previamente pelo decreto de 17 de Março de 1906 a transferência da concessão de Frederico Palha para a «Compagnie Française pour la Construction et Exploitation des Chemins de Fer à l'Étranger», foram em 29 do Janeiro de 1907 publicados os estatutos da nova companhia e em 5 de Fevereiro lavrado o seu contrato definitivo com o Estado; este instrumento foi modificado pela lei 789, de 25 de Agosto de 1917, no tocante à fixação de despesas de exploração para efeitos da garantia de juro e completado depois pelo acto adicional de 23 de Agosto de 1918, relativo à cedência de terrenos entre a estação de Aveiro e o canal do Cojo e à confirmação das despesas de exploração antes referidas.

Em 30 de Julho de 1908 publicou-se o acórdão do tribunal arbitral, negando provimento à reclamação que a Companhia da Beira Alta havia feito, em 2 e 18 de Setembro de 1905, contra a celebração do contrato de concessão com Fran-

cisco Palha e, por transferência de direitos, com a companhia francesa acima citada, sob a alegação de que a linha concedida era paralela e afastada menos de 40 quilómetros duma parte da linha da reclamante.

Em 21 de Dezembro de 1908 abria-se à exploração o troço de Espinho a Oliveira de Azeméis e a 1 de Abril do ano seguinte o de Ul a Albergaria-a-Velha; em 8 de Setembro de 1911 os de Albergaria-a-Velha a Sernada e daqui a Macinhata e Aveiro; em 4 e 5 de Setembro de 1913 os de Paradela a Ribeiradio e Bodiosa a Viseu; em 30 de Novembro de 1913 o de Arcozelo das Maias a Vouzela; finalmente em 5 de Fevereiro de 1914 o das Termas de S. Pedro do Sul a Moçamedes.

Em 7 de Julho de 1923 resolveu a assembleia geral da Companhia Francesa a sua transformação numa empresa nacional, tendo sido publicados oficialmente em 24 de Outubro seguinte a alteração estatutária que determinava a nacionalização e em 1 de Abril de 1924 os estatutos da nova empresa, que se denominou «Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro».

Existindo anexa à companhia francesa uma «sociedade de exploração» à qual a primeira arrendara as suas linhas e que não era mais do que uma emanção ou prolongamento da mesma companhia, julgou-se conveniente reproduzir organização similar junto da nova companhia portuguesa, por nacionalização paralela da «sociedade» francesa.

Foi o que se fez com a aprovação dos estatutos da referida «Sociedade Portuguesa» pela portaria de 8 de Maio de 1926 e com a aprovação do projecto de contrato entre aquela e a companhia portuguesa pelo decreto de 24 de Fevereiro de 1928.

Para completar e consolidar a nacionalização foi a companhia portuguesa autorizada pelo decreto 15.509 de 26 de Maio de 1928 (modificado pelo decreto 17.982 de 18 de Fevereiro de 1930) a emitir dois tipos de obrigações, ao juro de 5 % e sem juro, para conversão de títulos análogos emitidos anteriormente pela companhia francesa sua antecessora.

Pelo primeiro dos diplomas citados e para melhor eficiência desta solução, foi suprimida a garantia do juro de exploração que fora instituída em 1905 e substituída pela garantia (com determinadas restrições) da anuidade de juro e amortização dum dos tipos de obrigações emitidas.

Enfim, o decreto 12.682 de 15 de Novembro de 1926 adicionava ao plano ferroviário, então vigente ao norte do Mondego, os prolongamentos do ramal de Aveiro ao canal de S. Roque e a Cantanhede, por Ihavo, Vagos e Mira; estas

linhas foram concedidas provisoriamente à Companhia por um decreto, sem número, da mesma data.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DO NORTE DE PORTUGAL

(160, 480 kms. de v/r)

Como se sabe, esta empresa resultou da fusão das Companhias do Caminho de Ferro de Guimarães e do Porto à Póvoa e Famalicão, fusão que, de resultados seguros quanto à futura unidade e desenvolvimento da rede secundária do Minho, constituiu ideia dominante a partir de certa época e teve antecedentes que importa recordar.

De facto, já em 1908 estivera a ponto de produzir-se a fusão das duas companhias, que — naquela oportunidade — englobaria também a empresa concessionária, por contrato de 27 de Setembro de 1904, das linhas do Alto Minho, operação que teria sido muito benéfica, pois traria a unificação da via, a ligação das duas redes já construídas pelo troço Mindelo-Louzado, a supressão do troço algaliado Louzado-Trofa e a vantagem dum termo único (oitenta anos a partir do novo contrato) para todas as concessões que interessavam.

A lei de 20 de Junho de 1912 autorizara, de resto, a fusão e para tanto se haviam encetado negociações, sobretudo no campo financeiro; mas a guerra europeia impediu-a, embora, de certo modo e a partir de certo tempo, as duas empresas se aproximassem cada vez mais, por via duma acção unificada na sua gerência e exploração.

Passados quinze anos, foi a fusão, enfim, realizada conforme os estatutos de 14 de Janeiro de 1927, aprovados por portaria de 25 do mesmo mês.

Como referência complementar (e necessária aqui por derivar directamente da fusão) cabe aludir neste ponto ao alargamento, de 0^m,90 para 1^m,00, da via do Porto à Póvoa e Famalicão, a que a companhia se obrigara pelo contrato de 8 de Agosto de 1927 como condição essencial da comunidade de exploração das duas redes.

Os trabalhos de alargamento, baseados num plano criteriosamente estudado, obedeceram à condição de, quer no respeitante à via, como no relativo ao material circulante, a exploração não ser interrompida.

Assim se fez, com rapidez e êxito superiores aos previstos.

No tocante à sua administração, convém assinalar o caso especial em que veio a encontrar-se a nova companhia: em consequência da crise que atravessava a sua gerência, as respectivas funções administrativas foram, de conformidade com o Decreto-lei 22.951 de 5 de Agosto de 1933 e a partir desta data, entregues a uma comissão nomeada pelo Ministro das Obras Públicas e Comu-

nicações, a qual substituiria os órgãos ordinários da administração até que fosse regularizada a situação financeira da empresa.

Linhas Próprias

a) LINHA DE GUIMARÃES

(80,380 kms. de v/r)

Esta linha, tal como a previra o plano aprovado pelo decreto 18.190, abrangia o pequeno troço entre a Boa Vista e a Senhora da Hora (na linha da antiga P. P. F.), a recente ligação *Senhora da Hora-Trofa* e o troço principal entre a Trofa e Fafe (na linha da antiga C. F. G.); enfim o prolongamento complementar *Boa Vista-Trindade*.

A origem do troço principal *Trofa-Fafe* filia-se na concessão feita, em 11 de Julho de 1871, a Simão Gattai para a construção dum caminho de ferro americano sobre estrada, ligando o Porto e Braga e passando por Santo Tirso e Guimarães.

Em 28 de Dezembro de 1872 foram alteradas as condições do concurso e incluída entre elas a obrigação de ligar a linha americana proposta, por Vizela e Fafe, à linha do Minho.

A via teria a largura de 1^m,00.

Em 17 de Outubro de 1874 foi a concessão trespassada a uma companhia inglesa e, por despacho de 18 de Fevereiro seguinte, dispensada a construção do ramal de ligação acima referido.

Arrastou-se tão morosamente a construção que em 1879, expirado havia muito o prazo limite, só estavam construídos 6 quilómetros, debatendo-se a empresa em graves dificuldades que viriam a terminar na falência e na rescisão do contrato.

Em 16 de Abril de 1879 (data, precisamente, da revogação do contrato anterior) foi concedida uma linha de via larga, entre Bougado e Guimarães, a António Soares Velozo e Visconde da Ermita, como representantes duma nova empresa.

Não se consignava subsídio ou garantia de juro mas, em 5 de Agosto de 1880, satisfez-se o pedido dos interessados para que a construção se fizesse em via de 1^m,00, como primitivamente fora estabelecido.

Construída a linha nesta bitola, teve início na Trofa, donde seguia algaliada na linha do Minho e sobre a ponte do Ave, até atingir a margem direita deste rio, a qual sobe até montante de Santo Tirso, passando de novo à margem esquerda para dali ganhar Guimarães e depois Fafe.

Foi aberta à exploração de Trofa a Vizela em 31 de Dezembro de 1883 e de Vizela a Guimarães em 14 de Abril de 1884.

O troço de Guimarães a Fafe foi igualmente concedido sem garantia de juro à mesma companhia, que o construiu e fez abrir à exploração em 21 de Julho de 1907.

O pequeno troço Boa Vista-Senhora da Hora (fazendo parte integrante da antiga linha da Pó-

voa) é adiante descrito e foi inaugurado, em conjunto com toda a referida linha, em 1 de Outubro de 1875.

O ramal de ligação *Senhora da Hora-Trofa*, entre as duas antigas redes, foi concedido às companhias de Guimarães e da Póvoa (sob a condição da sua fusão), com a garantia de juro de 9 %, depois reduzida para 7,5 % pelo decreto de 26 de Outubro de 1926; enfim, transferido à do Norte por contrato de 8 de Agosto de 1927.

O primeiro decreto, análogamente ao estatuído na lei de 20 de Junho de 1912, estabelecia o limite de 90 anos (80 naquela lei) para todas as concessões feitas ou a fazer e a obrigação de passar a leito próprio o troço de Louzado à Trofa, esta última obra com garantia de juro do tipo já referido.

Foi a referida ligação *Senhora da Hora-Trofa*, medindo 21,96 kms., aberta à exploração em 14 de Março de 1932.

Quanto ao troço urbano *Boa Vista-Trindade* (2,360 kms.), foi concedido à antiga Companhia do Porto à Póvoa e Famalicão em 20 de Janeiro de 1913, atribuindo-se-lhe a garantia de juro de 9 %, depois reduzida a 7,5 % excluindo a futura estação central da Trindade, por decreto de 23 de Dezembro de 1926. ⁽¹⁾

b) LINHA DO LITORAL DO MINHO
(24,400 kms. de v/r)

A parte em exploração da linha assim classificada é constituída pelo troço principal, entre a Senhora da Hora e a Póvoa de Varzim, da antiga linha do Porto à Póvoa.

A sua origem data de 1873. Com efeito, em 19 de Junho daquele ano foi dada, ao Barão de Kessler e Temple Ellicot, a concessão de um caminho de ferro de via de 0^m,90 entre o Porto e a Póvoa de Varzim, sem qualquer encargo para o Estado.

Por despacho de 30 de Dezembro de 1873 foi autorizado condicionalmente o trespasse da concessão à «Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa», criada para o efeito; cumpridas as condições daquele despacho, foi o trespasse ratificado por portaria de 9 de Abril de 1874.

A concessão e estabelecimento deste caminho de ferro foram, ao contrário do que entre nós sucedeu em muitas iniciativas semelhantes, isentos de maiores dificuldades.

O troço principal, do Porto à Póvoa, foi inaugurado em 1 de Outubro de 1875, isto é, decorrido cerca de ano e meio sobre a constituição da companhia.

⁽¹⁾ Incidentes de ordem vária protelaram o seu acabamento, que somente veio a realizar-se, com a sua abertura à exploração, em 30 de Outubro de 1938.

c) LINHA DE FAMALICÃO
(29,300 kms. de v/r)

A parte já construída desta linha corresponde ao troço da antiga rede da P. P. F. entre a Póvoa de Varzim e Famalicão; a concessão respectiva, destinada a ligar a antiga rede com a linha do Minho, obteve-a a Companhia em 19 de Dezembro de 1876.

Decorrida a construção sem incidentes, abriu-se à exploração em 7 de Agosto de 1878 o troço da Póvoa às Fontainhas e em 12 de Junho de 1881 o troço das Fontainhas a Famalicão.

Linha Arrendada
RAMAL DE LEIXÕES
(5,700 kms. de v/r)

Este ramal constitui a parte (entre Senhora da Hora e Leixões) da linha de transporte de pedra das Pedreiras de S. Gens para as obras do referido porto; medindo 6 quilómetros e em via de 0^m,90, foi construída em 1884 pelos empreiteiros Dauderni & Duparchy, em seguida ao esgotamento das pedreiras de Aguiar.

A linha das pedreiras cruza, a ângulo recto, a do Porto à Póvoa; a primitiva concordância das duas linhas, lançada para norte da sua intercepção, foi mais tarde (ao abrigo da portaria de 30 de Maio de 1898) substituída por uma ligação em sentido inverso, com manifesta vantagem para o serviço Boa Vista-Leixões.

A Companhia do Norte de Portugal (por transmissão dos direitos da do Porto à Póvoa) é arrendatária desta linha nas condições constantes da portaria de 16 Novembro de 1891, do acordo de 6 de Agosto de 1892, das portarias de 2 de Junho de 1893, de 31 de Janeiro de 1894 e de 17 de Maio de 1895, do termo de responsabilidade de 4 de Fevereiro de 1898 e do contrato lavrado com o Estado em 8 de Agosto de 1927, o qual (constituindo uma remodelação e unificação das antigas e novas concessões a explorar pela Norte) estabeleceu que o uso do ramal de Leixões continuaria assegurado à Companhia, conforme acordo concertado entre esta e a Junta Autónoma do porto referido.

O acordo lavrado em 6 de Agosto de 1892 celebrou-se com a firma Duparchy & Bartissol, então empreiteiros das obras marítimas, pois nesta data ainda o caminho de ferro não revertera para o Estado, por não haver terminado a empreitada respectiva.

Limitava-se este acordo ao transporte de passageiros, depois ampliado ao serviço geral de mercadorias pela portaria, já citada, de 2 de Junho de 1893.

Pela portaria de 31 de Janeiro de 1894 autorizou-se a Companhia P. P. F. a construir nos terrenos do porto uma estação de passageiros e

um cais de mercadorias para embarque marítimo; aprovados os projectos por portarias de 28 de Junho e 30 de Agosto do mesmo ano, realizou-se a construção.

Ainda a Companhia usufruía mais duas estações acessórias, instaladas em edifícios particulares dentro dos terrenos do porto; a abertura à exploração das três estações referidas foi autorizada pela portaria de 30 de Julho de 1895, se bem que a exploração da linha pela companhia arrendatária houvesse começado em 6 de Maio de 1893.

Passando o porto de Leixões, as suas instalações, obras, pedreiras e o respectivo caminho de ferro à posse e administração do Estado em 28 de Março de 1895, os acordos e o contrato de arrendamento anterior da linha de S. Gens foram mantidos e ratificados pela portaria de 20 de Janeiro de 1898.

Os trabalhos de alargamento da linha da Póvoa de 0^m,90 para 1^m,00 incidiram também sobre a linha Senhora da Hora-Leixões, como se tornou necessário para seguimento da exploração conjunta.

Linha Subarrendada

LINHA DO TÁMEGA

(21,100 kms. de v/r)

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal explora por subarrendamento esta linha, cuja descrição se encontra anteriormente.

O subarrendamento foi feito, por instrumento assinado em 27 de Janeiro de 1928, entre o Estado, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal; os antecedentes que interessam a este contrato foram já igualmente considerados.

Trata-se do trespasse, feito pela primeira à segunda destas companhias, dumã parte das linhas que arrendou ao Estado por virtude do contrato de 11 de Março de 1927.

SOCIEDADE ESTORIL

(Caminho de Ferro Cais do Sodré-Cascais)

(25,718 kms. de v/l em exploração)

Linha Arrendada

LINHA DE CASCAIS

(25,718 kms. de v/l)

Esta linha, concessão da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e por ela explorada desde 1889 até 1918, foi já descrita entre as linhas da referida companhia.

Como também já se disse, o contrato de arrendamento da exploração desta linha durante 50 anos pela «Sociedade Estoril» foi assinado em 7 de Agosto de 1918 e incluía a obrigação, por parte da arrendatária, de substituir a tracção a vapor pela tracção eléctrica.

Em 6 de Agosto de 1926 estava a linha em condições julgadas bastantes para a abertura à exploração do tipo referido; para este efeito, foi vistoriada em 14 do mesmo mês, tendo a respectiva comissão permitido a inauguração do serviço eléctrico desde que fossem adoptadas determinadas providências, as principais delas destinadas a pôr termo às perturbações nocivas que o novo sistema de exploração determinava nas instalações eléctricas existentes ao longo da linha, nomeadamente nas do Cabo Submarino.

A inauguração do serviço eléctrico fez-se em 15 de Agosto de 1926, mas como continuassem a fazer-se sentir as aludidas perturbações, foi, em 17 de Agosto, mandado reduzir o número de comboios eléctricos e, por portaria da mesma data, determinado que o assunto fosse convenientemente estudado por uma comissão de técnicos de que faziam parte representantes da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, da Sociedade Estoril e da Empresa do Cabo Submarino.

No dia 21 de Agosto foram os serviços eléctricos inteiramente suspensos, voltando-se à tracção a vapor.

Largamente estudada a questão e introduzidas modificações nas instalações dos cabos que amaram em Carcavelos, conforme o contrato lavrado entre a Sociedade Estoril e as companhias de cabos submarinos «Eastern» e «Western», ficaram, em 22 de Dezembro de 1926, removidos todos os inconvenientes anteriormente notados, pelo que desde logo se restabeleceu a tracção eléctrica.

A Sociedade Estoril tem introduzido na linha arrendada notáveis e importantes melhoramentos, na parte relativa à tracção, à segurança e à comodidade dos passageiros, tendo-se inaugurado em 18 de Agosto de 1928 a nova estação «terminus» do Cais do Sodré, realização sucessivamente melhorada, também, que corresponde ao valor dos serviços prestados e é perfeitamente concorde com o local e o tipo especial de tráfego suburbano que serve.

THE MATCH AND TOBACCO TIMBER SUPPLY C.^o

(Caminho de Ferro Mineiro do Lena)

(21,860 kms. de v/r em exploração)

Linha Própria

LINHA DE MARTINGANÇA À MENDIGA

(21.860 kms. de v/r)

Este caminho de ferro, de tipo mineiro, tinha originariamente o fim exclusivo de ligar a linha de Oeste, na estação de Martingança, às minas de carvão do Lena e com este objectivo ultrapassou a área da respectiva concessão mineira.

Construído com a via de 1^m,00, foi, por portaria de 6 de Junho de 1923, entregue a sua exploração à Empresa Mineira do Lena, com a faculdade de esta empresa passar para 0^m,60 a bitola

da referida linha sob a condição, porém, de, quando o Governo assim o determinasse, a fazer reverter à via de 1^m,00.

Esta precaução compreendia-se em face das circunstâncias, de certo modo litigiosas, em que a empresa tomava conta da linha mineira.

E só de 1923 em diante que este caminho de ferro assume interesse quanto ao ponto de vista de serviço público sob que pretendemos considerá-lo.

Com efeito, reconstruída a linha na bitola de 0^m,60 (de modo a evitar-se o trasbordo entre os veículos da mina e os do exterior) requereu a empresa, em Dezembro de 1923, a concessão da linha com a faculdade de a explorar em passageiros e mercadorias até 90 anos além do termo da lavra mineira, como previa o decreto n.º 9.044 de 9 de Agosto do mesmo ano.

Por portarias de 5 e 15 de Janeiro de 1924 foi autorizada a sociedade a explorar o serviço de mercadorias e aprovada a tarifa respectiva, tendo-lhe sido deferida a concessão da linha férrea por alvará de 26 de Setembro de 1925.

Este serviço começou, entre Martingança e Batalha, em 15 de Outubro de 1926.

Entrando em liquidação a Sociedade Mineira do Lena, solicitou a respectiva comissão liquidatária, em 6 de Novembro de 1926 e — por caducidade do primeiro pedido — em 30 de Março de 1927, que o respectivo couto mineiro fosse transferido à «The Match and Tobacco Timber Supply C.º» e que a esta empresa se averbasse também o caminho de ferro Martingança-Batalha, acessório do referido couto; de facto, conforme o despacho ministerial de 8 de Dezembro de 1926 e a portaria de 13 de Abril de 1927, o couto do Lena foi transferido à posse da «Match» e igualmente averbada em seu nome a concessão do caminho de ferro pelo alvará de 3 de Junho de 1927.

Destinado possivelmente a ser um núcleo dum interessante grupo de vias de 1^m,0 (e estando então em construção adiantada o prolongamento mineiro da Batalha à Mendiga por Porto de Moz), foi o caminho de ferro Martingança-Batalha-Mendiga classificado e declarado de interesse público pelo decreto 14.866 de 3 de Janeiro de 1928, bem como adicionado ao plano de 1907 e igualmente declarado de interesse geral um caminho de ferro, da bitola de 1^m,0, do Entroncamento por Torres Novas, Alcanena, Alcanede e Rio Maior, ligando com o anterior por um ramal de Alqueidão do Mato à Mendiga.

O mesmo decreto estabeleceu que as linhas anteriores, com a de Tomar à Nazaré e seu ramal de Leiria e outra a classificar na mesma região, constituiriam um grupo de exploração única em conformidade com os objectivos, neste particular, do decreto n.º 13.829; as linhas antes expressa-

mente citadas haviam já feito objecto, em 26 de Fevereiro de 1916, de uma concessão outorgada a J. P. Wierling.

Pelo decreto n.º 15.069, de 14 de Fevereiro de 1928, foi o grupo de exploração única, estabelecido pelo decreto 13 866 e a que atrás fizemos referência, concedido à «The Match and Tobacco Timber Supply C.º».

A necessidade de preparar a linha de modo a prover ao serviço público que lhe fora autorizado, levou a «Match» a restabelecer a via de 1^m,00, o que se fez pela colocação de um terceiro carril que permitiu o serviço conjunto das duas vias durante algum tempo.

Começou o assentamento do terceiro carril em 1 de Maio e terminou em 5 de Julho de 1928; o levantamento do carril intermédio (supressão da via de 0^m,60) iniciado em 29 de Novembro terminou em 20 de Dezembro do referido ano.

A construção do troço Batalha-Mendiga começou em Março de 1926 e a sua abertura à exploração até Porto de Mós, juntamente com a inauguração do serviço geral de passageiros, realizava-se em 11 de Setembro de 1930.

Tal é, por 1935, o relato sucinto de como nasceu e evoluiu até então o caminho de ferro em Portugal. A enumeração da posterior abertura à exploração dos restantes troços da rede portuguesa — *S. Tiago do Cacém a Sines* (14/9/36), *Sousel a Cabeço de Vide* (20/1/37), *Mogadouro a Duas Igrejas-Miranda* (22/5/38), *Leixões a Serpa Pinto* (20/7/38), *Contumil a Leixões* (18/9/38), *S. Gemil a Ermesinde* (18/9/38), *Barreiro A a Lavradio* (20/6/40), *Cacém a Mercês* (2.ª via) (17/10/48), *Portalegre a Castelo de Vide* (27/11/48), *Cacém a Sintra* (2.ª via) (20/1/49), e *Estremoz a Portalegre* (21/1/49) — tem hoje para nós, (excepto a bifurcação *Boa Vista a Porto Trindade*, em 30/10/38, que na sua altura se menciona) um interesse restrito, como complementares, que simplesmente são, de um período perfeitamente característico e, ademais, evoluído e findo, dos nossos caminhos de ferro.

Inversamente, o início e a evolução estrutural ferroviária nacional, de tipo (aliás corrente na época) nitidamente fragmentário e dispersivo, que antes minuciosamente se descrevem com o pormenor interpretativo indispensável ao conhecimento do fenómeno introdutório no País e seu posterior desenvolvimento sob o duplo ponto de vista económico e orgânico (concessão, administração e exploração) — esses merecem hoje, ao contrário, um bem compreensível interesse, como antecedentes activos, se não indirectamente propulsores, que, afinal, e por sua crescente desactualização vieram a ser, da posterior acção legislativa e fomenta-

Publicações recebidas

Dicionário de Música — Por Tomás Borba — Fernando Lopes Graça.

Saiu já o fascículo n.º 22 da magnífica obra ilustrada: *Dicionário de Música*, elaborado pelo Prof. do Conservatório Padre Tomás Borba, — já falecido, — e aumentado e actualizado pelo seu discípulo Fernando Lopes Graça.

O presente fascículo reproduz, entre outros, os retratos de Verdi e de Viana da Motta; uma fotografia do compositor brasileiro Villa-Lobos e, em «hors-texte», o quadro *O tocador de viola*, pelo pintor francês La Tour.

Deve-se a publicação deste *Dicionário de Música*, a «Edições Cosmos», a quem a cultura deve já muitos serviços.

«Os Lusíadas»

Da edição monumental de «Os Lusíadas», feliz iniciativa de Realizações Artis, recebemos o fascículo n.º 9, que, como os anteriores, se impõe pelo cuidado da sua apresentação e pelas artísticas estampas de Lima de Freitas que, na sua feitura, vem empregando todo o seu grande talento de desenhador, um dos maiores do nosso tempo, sendo também, como ninguém o ignora, um notável pintor.

O grande poema de Luís de Camões merecia inteiramente esta magnífica edição.

Os últimos fascículos desta obra destinam-se ao estudo do eminente escritor e professor Doutor Hernâni Cidade sobre a personalidade do nosso maior poeta nacional.

dora — Lei 2.008 (1945), Decretos n.ºs 38.245, 38.246, 38.247 e 38.248 (1951) e, no concernente, o Plano de Fomento, etc. — que estabeleceu a Concessão Única e, com ela e as demais circunstâncias assim inteligentemente criadas, possibilitou ao caminho de ferro português o futuro unitário, estável e progressivo, que se começa processando a bem do interesse nacional.

Tal concentração explorativa constitui hoje, de resto — por força das circunstâncias e sem prejuízo de compreensíveis excepções — tendência geral, principalmente na Europa, do que são exemplo, para nós suficientemente próximo na distância e no modo de ser, a Itália, a Espanha, a França, a Bélgica e, dentro do seu condicionamento orográfico-explorativo, a mesma Suíça...

É que entrámos, por todo o mundo, no limiar duma nova época em que há que *unir para resistir* e em que o Caminho de Ferro — a exemplo, aliás, de bem mais latos campos e actividades — haverá de adaptar-se à vida exterior, condicionar a sua acção e, em boa parte das suas delicadas circunstâncias, alargar o seu âmbito e universalizar-se na função e no espaço.

Nova idade, mais dura, por certo, mas mais interessante, também, para quantos «sentem» a humana grandeza da actividade e da profissão ferroviárias...

Eng.º Pereira Leite

Partiu para Luanda, onde vai assumir as altas funções de director dos Portos e Caminhos de Ferro de Angola, o sr. Eng. Pereira Leite.

Os caminhos de ferro portugueses do Ultramar contam neste ilustre engenheiro um dos seus melhores valores e servidores, com brilhantes provas dadas, durante largos anos, na direcção dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique.

Entre as várias homenagens de que foi alvo durante a sua estada em Lisboa, avulta o almoço que lhe foi oferecido, no dia 20 de Fevereiro, pelos jornalistas da capital que visitaram, nestes últimos anos, a província de Moçambique, onde tiveram a feliz oportunidade de apreciar a obra admirável ali realizada pelo ilustre homenageado.

A saudação dos jornalistas foi feita por intermédio do sr. dr. Adolfo de Andrade, presidente do Grémio Nacional da Imprensa Diária.

O sr. Eng.º Pereira Leite, que seguiu acompanhado de sua Esposa, no paquete «Império» para Luanda, teve, no cais e a bordo, uma afectuosa despedida por parte de numerosas pessoas, entre as quais se viam os srs. dr. Soares da Fonseca, Raúl de Sampaio Vieira, Jaime Amador e Pinho e tenente-coronel José Raposo Pessoa, o primeiro dos quais presidente do conselho da administração e os restantes administradores da Companhia Colonial de Navegação. A esposa do sr. Eng.º Pereira Leite foram oferecidos lindos ramos de flores.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» cumprimenta respeitosamente o sr. Eng.º Pereira Leite, com votos de boa viagem e de que a sua acção em Luanda seja tão eficiente como, durante o exercício, em cargo idêntico, ela foi na Africa Oriental Portuguesa.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

Na Direcção-Geral das Obras Públicas e Comunicações, do Ministério do Ultramar, em Lisboa, realizou-se, no dia 28 de Fevereiro, o concurso para aquisição de 200.000 travessas metálicas, 1.380.000 «crapaus» e 20.000 pares de «éclisses» destinados ao alargamento da bitola dos Caminhos de Ferro de Luanda.

O depósito provisório foi fixado em 1.000 contos.

Concorreram apenas duas firmas que apresentaram, respectivamente, propostas com os seguintes preços «F. O. B»: travessas metálicas, 14.586 e 21.250 contos; «crapaus», 4.091.700\$00 e 7.799.000\$00, «éclisses», 1.482.400\$00 e 1.900.000\$00.

Para fim idêntico devia ter-se realizado também, naquele mesmo dia, um concurso na Comissão Administrativa do Fundo de Angola, em Luanda.



BÉLGICA — Ypres: Memorial dos Combatentes Britânicos

Exposição Universal de Bruxelas

A presença de Portugal é um testemunho do nosso progresso

NO próximo dia 17 de Abril inaugura-se, para um grande encontro de nações, a Exposição Universal e Internacional de Bruxelas. Estamos, pois, nas vésperas de um extraordinário acontecimento, tanto mais que Portugal estará ali presente, com Pavilhão próprio.

Trata-se, com efeito, de um acontecimento de grande projecção e de interesse mundial, em que cinquenta países vão patentear as suas conquistas nos domínios da técnica e da cultura.

A Bélgica, nação progressiva e amiga, — amiga na Europa e vizinha na África — é, de há muito, sob o ponto de vista industrial, um dos países mais avançados e, por consequência, de mais alto nível de vida; a Bélgica heróica, que é um exemplo de dignidade humana, não prescindiu da nossa presença, assim como o nosso País não podia deixar de estar também representado nessa grandiosa reunião, ao lado da Bélgica.

Por muitos motivos, Portugal não podia faltar a essa reunião magna em que meia centena de nações vai fazer uma afirmação da sua vitalidade, do seu génio inventivo, da sua capacidade de realização.

O Pavilhão português, que foi um dos primeiros a dar-se como acabado no vasto conjunto do parque Heysel, constituirá, como, recentemente, o sr. Conde de Penha Garcia declarou à Imprensa,

uma síntese admirável das nossas riquezas espirituais e materiais, das nossas novas fontes de trabalho e da nossa notável acção civilizadora no Ultramar.

Como num album vivo, os visitantes da Exposição de Bruxelas hão-de ter, por intermédio do nosso Pavilhão, a imagem de um País que não envelheceu, que não se deixou ficar para trás, orgulhoso do seu Passado histórico mas que, remoçado, senhor dos seus mais altos Destinos, continua a actualizar-se e a fazer História.

A indústria nacional estará também condigna e expressivamente representada no Pavilhão Português, dando assim, aos olhos dos estrangeiros, uma demonstração do nosso indiscutível avanço, da competência dos nossos técnicos e da especialização, que é um facto, dos operários portugueses.

A esse Pavilhão, presença magnífica de Portugal, podia dar-se o subtítulo de «Juventude de um grande País histórico».

A exposição estará patente de Abril a Outubro, espaço de tempo relativamente grande para poder ser visitado por alguns milhões de turistas, industriais e comerciantes.

Durante esse período, realizar-se-ão vários congressos e reuniões de grande e indiscutível interesse.

A Câmara de Comércio de Bruxelas tomou a iniciativa de organizar, de 5 a 10 de Maio, A Se-

mana Internacional das Câmaras de Comércio. Como foram em número de 10.000 as cartas de convite enviadas a outras tantas Câmaras de Comércio existentes no mundo, é de esperar, dadas as inscrições já feitas, que a projectada Semana reuna cerca de mil delegados.

Três programas simultâneos nela serão desenvolvidos: sessões de estudo sobre o tema geral de «Intercâmbio de experiências»; manifestações sociais dedicadas a todos os congressistas, como recepções, excursões, curiosidades turísticas e folclóricas, e visitas à Exposição, para o estudo comparativo das realizações mais notáveis de todos os povos.

De 16 a 17 de Maio, realizar-se-á, sob o patrocínio do Comissariado Belga da Exposição, a Conferência Eléctrica Britânica, com a colaboração de importantes associações industriais inglesas relacionadas com a electricidade.

Entre as comunicações que serão apresentadas nessa Conferência figuram duas de especial interesse: *Ligações entre as nações e povos*, por Sir Gordon Radley e *A energia nuclear, força do futuro*, por Sir John Cockcroft.

De 10 a 13 de Junho efectuar-se-á, em Namur, uma reunião de alta importância: o *I.º Congresso Internacional das Técnicas do Vácuo*, para o qual foram convidados a inscrever-se os interessados de todos os países. É muito avultado o número de inscrições, e entre os assuntos versados indicam-se os seguintes: bases experimentais da

teoria cinética dos gases, história da bomba de vácuo, obtenção e medida do vácuo elevado, absorpção de gases, fornos de fusão pelo vácuo, detecção de fugas, gases residuais, missão da astrofísica, etc.

Um outro Congresso, que está despertando interesse, é promovido pela Câmara Sindical Belga dos importadores de Jogos e Brinquedos. Nesse Congresso, que se efectuará de 22 a 28 de Junho, tomarão parte fabricantes, delegados de organismos distribuidores, importadores, e instituições e personalidades que se ocupam dos brinquedos sob o ponto de vista pedagógico, psicológico e fisio-terápico. Entre os assuntos a estudar situam-se os da projecção do Mercado Comum no comércio internacional de brinquedos.

Durante o período da Exposição, realizar-se-ão, na bela capital belga, outros congressos e reuniões, como, por exemplo: Congresso das Indústrias Europeias de Galvanização a quente, Congresso Internacional de Fundição de Metais, Congresso da Indústria Europeia de Aparelhos de Aquecimento e de Cozinha, Congresso da Comissão Internacional de Regulamentação de Equipamentos, etc.

É de esperar que, nestes Congressos e nestas reuniões, se oiçam também, na discussão de assuntos técnicos, algumas vozes portuguesas, já que, para nossa alegria, o Pavilhão nacional constituirá uma afirmação vigorosa e eloquente do nosso adiantamento técnico.



BÉLGICA — Gand: Um dos cais.
As Casas das Corporações iluminadas

O Problema da situação financeira dos Caminhos de Ferro

Por CARLOS DE BRITO LEAL

III

A coordenação dos transportes é necessária porque, mesmo numa Rede em que a normalização das contas fez desaparecer o «deficit», a situação pode continuar a ser precária devido às desigualdades entre o Caminho de Ferro e outros meios de transporte, desigualdades resultantes da sua missão, não só política como também de carácter nacional.

O Caminho de Ferro sofre assim, em particular, de encargos e obrigações que não vão ferir outros meios de transporte, tais como:

- 1.º — *Obrigações de carácter geral*: A obrigação de explorar linhas ainda mesmo que não dêem lucro algum; a obrigação de nunca deixar de transportar, suportar e assegurar o trânsito de entidades que outros meios de transporte não são forçados a transportar.
- 2.º — A obrigação de estabelecer tarifas, para mercadorias, na maioria das vezes, independentemente do seu valor intrínseco ou comercial.
- 3.º — Os encargos relativos à conservação da infraestrutura e do material imóvel e circulante.
- 4.º — As obrigações de ter que manter uma dispendiosa vigilância técnica, sob a fiscalização do Estado, que se manifesta muitas vezes com uma minúcia que serve apenas para complicar e retardar as decisões aconselháveis, originando assim um dispêndio que outros transportes não sofrem.

Estas são as principais dificuldades que atingem mais directamente o Caminho de Ferro.

É, porventura, possível avaliar o montante desses encargos e obrigações?

Só muito dificilmente. O essencial é verificar a existência, na maior parte dos países, de elementos perturbadores que provocam nos Caminhos de Ferro graves entraves e não permitem que o seu funcionamento se possa fazer de uma maneira lucrativa e são

esses elementos perturbadores que convém reduzir ao mínimo.

Para que a coordenação dos transportes se possa efectuar, torna-se necessário:

- 1.º — Que os Poderes Públicos considerem os Caminhos de Ferro como uma iniciativa de carácter industrial e comercial, dando-lhe toda a liberdade de agir e de poder tomar as decisões que melhor entender, para não ter «deficit», tal qual o faria um industrial ou um comerciante, isto é, reduzir ao mínimo as prescrições regulamentares ou legais demasiadamente estritas, e as intervenções do Estado na exploração, que se opõem a uma productividade lucrativa.
- 2.º — O Caminho de Ferro deve ser autorizado a utilizar, sempre que disso tenha necessidade, a técnica do Automóvel, pelo menos quando se trata de linhas de longo curso, de certos serviços transversais, ou de serviços para longas distâncias, destinados a uma mesma clientela, completando outros serviços ferroviários.
- 3.º — O Caminho de Ferro deve gozar de uma liberdade tarifária tão grande quanto possível, sobretudo para o transporte de mercadorias, se se deseja que ele possa participar numa competição à qual se deve atribuir um valor igual de exploração, sob o ponto de vista de um transporte menos dispendioso para a colectividade.

Sabe-se que a política económica de certos Governos, pode conduzir à manutenção de um «fundo» de tarifas, devidamente aprovadas e publicadas tomando em princípio a noção «ad valorem».

O Caminho de Ferro e o Automóvel

A coordenação do Caminho de Ferro com o automóvel, impõem-se de uma maneira urgente, mas essa coordenação aplica-se também, em vários graus, aos transportes marítimos e aéreos, com aspectos particulares que analisaremos cada um de per si.

Coordenação técnica — Torna-se necessário que os Caminhos de Ferro e os transportes rodoviários operem em colaboração e em contacto permanente, de maneira a obterem, para ambos, as soluções mais aconselháveis e mais práticas.

O equilíbrio dos encargos e obrigações — Será necessário, seguidamente, estudar as «condições iniciais» cuja desigualdade possa perturbar o equilíbrio dos dois meios de transporte em competição, e procurar, principalmente, se tal for possível, equilibrar os encargos e as obrigações dos Caminhos de Ferro e dos transportes rodoviários das seguintes maneiras:

- ou por uma redução desses encargos e obrigações relativamente aos Caminhos de Ferro.
- ou por um alinhamento dos encargos e obrigações que dizem respeito ao Automóvel.

Relativamente aos encargos ferroviários, com a conservação das infraestruturas, a solução normal consiste em fazer suportar integralmente, para aqueles que utilizam a estrada, a taxa que lhes incumbe. O problema da repartição das despesas entre as diversas categorias de veículos e automóveis, ainda que delicado, não é insolúvel, desde que baste uma aproximação razoável, evitando que sejam as viaturas de turismo e as camionetas ligeiras que sofrem em grande parte os impostos, que deveriam ser pagos pelos camiões pesados, porque são exactamente eles que maior concorrência fazem aos Caminhos de Ferro.

Outro elemento importante da igualização dos encargos diz respeito às tarifas. Isto pode resumir-se dizendo que os transportes ferroviários e os transportes rodoviários deveriam usufruir de uma mesma liberdade tarifária. Se é uso exigir normalmente aos transportes rodoviários a aprovação e a publicação das suas tarifas relativas a passageiros e a mercadorias, é justo que as mesmas vantagens, dentro dos mesmos limites, fossem dadas às redes ferroviárias.

Importa, também, que os regimes de responsabilidade do Caminho de Ferro e da Estrada sejam suficientemente homogêneos. E tal sistema, ainda que muito importante, não seria difícil de estabelecer.

Frequentes vezes o transporte por Caminho de Ferro constitui um meio usado pelos Governos para exercer um controlo particularmente severo em matéria fiscal e aduaneira, sobre os que dele se utilizam em seu detrimento, com vantagem para aqueles que utilizam os transportes rodoviários, o que é uma desigualdade que convém fazer desaparecer, tanto quanto possível.

Há ainda outro ponto, que deve ser cuidadosamente examinado quando se trata da igualização dos encargos: o de regime de trabalho do pessoal.

Seria evidentemente para desejar que as obrigações relativas a este assunto viessem, de uma maneira tão vizinha quanto possível, tanto sobre o Caminho de Ferro como sobre os transportes rodoviários.

Pelo menos, seria de interesse do próprio pessoal e até da segurança do público a estrita aplicação das regras de trabalho para os transportes rodoviários, particularmente no que se refere à duração dos seus serviços.

O que acima fica exposto, faz prever que mesmo que seja possível uma certa igualização entre o Caminho de Ferro e os transportes rodoviários, os encargos mais pesados e as obrigações inevitáveis continuarão sempre a recair sobre o Caminho de Ferro.

Qualquer pessoa pode sempre, e legitimamente, servir-se do meio de transporte que lhe é oferecido por um valor igual e um custo menor, porque aos Caminhos de Ferro não pode ser concedido o direito de aumentar as suas tarifas em prejuízo da colectividade.

O problema não pode, pois, ser resolvido integralmente, mas a situação poderá ser melhorada analisando profundamente as causas dos «deficits».

A maneira lógica de se poder obter um resultado que não fosse totalmente nocivo para os Caminhos de Ferro, consistiria em actuar sobre as verbas de receita (as quais se reflectem sempre nas tarifas) e de maneira que se pudesse manter, tanto quanto possível, uma relatividade entre as despesas variáveis. A possibilidade de um tal resultado, consistiria:

- a) Prevendo a intervenção financeira do Estado, principalmente sobre a forma de um reembolso total ou parcial dos encargos que continuam a pesar sobre os Caminhos de Ferro, sem, todavia, que tais reembolsos tomassem, de qualquer maneira, o tipo de uma subvenção.
- b) Adaptar as verbas de receita dos transportes rodoviários, por intermédio de uma aplicação judiciosa das taxas fiscais.

A solução b) não tem por fim aumentar sistematicamente os encargos fiscais dos transportes rodoviários, ainda que, em princípio, não há razão para limitar essas taxas, tendo em vista o equilíbrio que deveria existir entre esses transportes e os dispêndios ferroviários com infraestruturas, sinalização e conservação do material, vigilância policial nas linhas, etc.

No que se refere ao transporte de mercadorias, essa igualização conduziria, provavelmente, a uma fiscalização nas estradas sobre os camiões pesados, em benefício dos veículos ligeiros.

O conjunto de todas estas medidas actuando sobre as tarifas dos meios em competição, constitui, assim, o que geralmente se chama «coordenação tarifária» dos transportes.

As medidas sugeridas (reembolsos ao Caminho de Ferro, igualização dos encargos e obrigações, coordenação tarifária) têm todas o objectivo comum de conduzir todos os transportes a um menor custo

económico e não se apresentam como etapas a percorrer sucessivamente numa ordem determinada.

Constituem um conjunto de maneira a permitir a cada Governo a faculdade de poder fazer, de umas ou de outras, um plano geral corrente, tendo em conta, no plano nacional, a política do país, a natureza do tráfego e a situação concorrencional.

Há que admitir, também, a existência, mais ou menos permanente de uma certa desigualdade residual entre o Caminho de Ferro e a Estrada, se — é bom frisar — esta não procurar obstar a que o Caminho de Ferro explore a sua Rede em condições financeiras normais.

Essas condições normais devem comportar não somente a ausência de «deficit» mas também a existência de disponibilidade que permitam fazer face à renovação de material, à constituição das reservas indispensáveis e, até mesmo, a um certo auto-financiamento de investimentos.

Estas medidas podem, de resto, sobrepor-se ou substituir parcialmente outras medidas de uma natureza um pouco diferente que não necessitam ser mencionadas porque já estão sendo aplicadas em muitos países.

Trata-se das que, tomando especialmente em consideração o cuidado de evitar uma inflação dos meios de transporte, tendem a agir sobre a própria oferta, limitando a capacidade dos meios de transporte, principalmente os meios cujos investimentos não são controlados pelo Estado.

Relativamente às duas soluções a) e b) que sugerimos, é necessário notar que a fórmula a) diz respeito à parte contribuinte e a fórmula b) ao uso dos transportes.

Sem tomar partido na escolha, na qual intervêm considerações de política geral, a U. I. C. observa que a solução a) deriva de uma política de «indemnização» e apresenta, sob o ponto de vista psicológico, o grave inconveniente dos reembolsos mencionados poderem, a todo o tempo, ser interpretados como uma intervenção do Estado, tendente a cobrir o «deficit» dos seus Caminhos de Ferro.

O problema do transporte de mercadorias por conta própria: — Ao examinar-se o problema do transporte público de mercadorias pelo Caminho de Ferro e pela Estrada, é da máxima importância analisar o caso do transporte por conta própria.

É um problema tão capital, que conduz mesmo a ter que colocar-se a coordenação no terreno das relações inevitáveis, entre transportes públicos e transportes por conta própria, de preferência ao das simples relações entre o Caminho de Ferro e a Estrada.

Evidentemente, conforme os seus representantes frequentes vezes têm declarado, as Redes não desejam pôr entraves à liberdade dos transportes particulares que tantos serviços prestam e se integram

intimamente no progresso da vida moderna. Convém, pois, que seja dada a maior liberdade aos transportes locais.

Mas, eles devem também verificar que o transportador por conta própria, goza, em geral, de grandes vantagens as quais consistem:

- a) Poder dispor desse transporte em qualquer ocasião e em qualquer local.
- b) Não é forçado a conservar dispendiosos meios de reserva.
- c) Pode dispor desse meio de transporte quando assim o entender.

Desejando tratar este problema delicado num plano tão amplo quanto possível, as Redes sugerem que é da maior conveniência estudar as possibilidades de uma competição justa dos dois tipos de transporte: o transporte público e o transporte por conta própria.

Para tal, é de desejar que a preferência seja dada àquele que conduz a um custo mínimo para a colectividade.

Quanto às fórmulas a utilizar, compete aos Governos determiná-las.

Os impostos fiscais oferecem, possivelmente, um processo simples e eficaz, o qual consiste em:

- fazer, em princípio, com que os transportes por conta própria paguem os mesmos impostos que pagam os transportes públicos.
- avaliar as vantagens usufruídas pelo transportador particular, e dele obter, em contrapartida, a diferença do custo ao servir-se de um transporte público.

Particularidades relativas ao tráfego de passageiros: — Geralmente, o transporte de passageiros é, para todas as Redes, muito dispendioso.

Nestas circunstâncias, é, muitas vezes, impossível aplicar a tal serviço tarifas que permitam ao Caminho de Ferro cobrir todas as despesas com esse tráfego que, salvo nos países com uma grande densidade de população, apresenta sempre um «deficit»

As Redes limitam-se, presentemente, a chamar a atenção para este problema capital, que um dia deverá ser especialmente considerado.

Por enquanto, verificam que se encontram na presença de uma situação «de facto» e não deixam de reconhecer que essa situação apresenta vantagens para o público.

Pedem, como se compreende, que nos casos em que tal ainda não foi realizado, as contribuições lançadas, sejam a título de impostos especiais, sejam sobre taxas lançadas sobre os carburantes, possam cobrir as verbas despendidas com a construção e conservação de estradas, com a polícia de trânsito, etc.

Por seu lado, o Caminho de Ferro continuará a

dar aos passageiros vantagens crescentes e maiores facilidades, tais como uma melhoria de horários, melhor conforto, preços acessíveis, o transporte por caminho de ferro de automóveis e maquinismos, etc.

Tomando como base estas observações, o problema da coordenação dos transportes públicos, no que se refere a passageiros, não apresenta dificuldades sérias desde que as Redes disponham das liberdades necessárias, e que são dadas ao automóvel.

Relativamente às tarifas, a sua aprovação e publicação deveria, como já frequentemente sucede, basear-se em condições iguais para o caminho de ferro e para o transporte ferroviário.

Particularidades relativas ao tráfego internacional:—O desenvolvimento dos transportes internacionais chama a atenção das Redes para certos problemas.

O Comité dos Transportes Internos de Genebra, que estuda este problema com particular atenção, inspira-se constantemente no cuidado em poder manter a coordenação dos transportes principalmente na redacção dos textos regulamentares ou convencionais que estão sendo estudados.

E necessário que para facilitar o tráfego internacional, que se não tomem decisões que possam vir a desorganizar o tráfego interno de cada país.

As Redes desejam, também, que o Comité evite servir-se de organismos subsidiários especializados em problemas referentes a um determinado meio de transporte, evitando, assim, decisões que incidam sobre a coordenação dos transportes.

As Redes pedem, finalmente, que a organização dos serviços relativos aos Caminhos de Ferro internacionais, seja posta em prática, sem qualquer restrição, bem como os princípios de igualdade, reconhecidos em Genebra, entre os serviços automobilizados das Redes e dos transportes rodoviários.

Imprensa

FESTA — Número especial do Ano Novo

O semanário «Festa», dedicado a todos os espectáculos e o único jornal português ao serviço da Festa dos touros, publicou um número especial, comemorativo do Ano Novo de 1958. Na organização desse número, Gentil Marques, seu ilustre director, manifestou mais uma vez o seu espírito de artista e um vivo sentido de jornalista moderno.

Ilustrado com numerosas gravuras e repleto de colaborações de grande interesse, este número especial de «Festa» constitui um belo album consagrado à Festa Brava, aos artistas tauromáquicos que a honram com o brilho da sua «aficion» e profissionalismo.

Felicitemos sinceramente o nosso querido amigo e ilustre camarada Gentil Marques pela edição extraordinária do seu magnífico semanário.

GEORGES BOIRARD

Faleceu há dias em Paris, com 56 anos, o sr. Georges Boirard, representante, em França, da C. P., de que era funcionário desde a sua juventude. Georges Boirard sucumbiu a um ataque cardíaco e quando menos se esperava. Era um sincero amigo de Portugal, cuja língua aprendeu no sentido de bem servir a Companhia.

Como funcionário, podia colocar-se na fila dos primeiros, pela competência e dedicação e como carácter do melhor que temos encontrado.

Bondoso em extremo, jamais tendo praticado uma má acção, do seu trato afável deixava gratas recordações a todos que com ele privavam. Vinha com frequência a Portugal, que conhecia inteiramente, aproveitando cada viagem para visitar esta e aquela região, uma e outra cidade, vila importante ou estâncias de águas e de turismo. Por vezes, trazia a família para que igualmente ela conhecesse a terra que ele tanto amava.

Todos os hotéis de Lisboa, eram, por assim dizer, seus conhecidos, instalando-se em cada viagem em cada um deles, para avaliar o seu conforto e poder recomendá-los aos seus amigos.

Georges Boirard, que nascera em Meaux, em 3 de Outubro de 1902, iniciou, em 25 de Maio de 1918, a sua carreira como praticante de escritório no Comité de Paris da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; em 1 de Fevereiro foi nomeado Secretário do Comité de Paris, chegando a seu representante geral, em 4 de Agosto de 1947, por direito de conquista. Em Lisboa tinha uma situação de estima da parte dos funcionários da Administração e da Direcção Geral, que tocava as raíças da mais afectuosa consideração.

Por recomendação, certamente sua, o seu enterro não foi anunciado e acompanhou-o até à última morada apenas a família. Apesar da afabilidade do seu trato era um modesto sem artifícios e detestava tudo o que fosse elogios, públicos e particulares. Não tinha uma única condecoração. Algumas vezes elas lhe foram oferecidas, recusando-as sempre não por orgulho mas para não alterar a sua maneira de existência.

Com a sua morte os Caminhos de Ferro Portugueses perderam um grande funcionário e nós um grande amigo.

A sua esposa e filhos apresentamos o nosso cartão de sinceros pêsames.

Coordenação

dos

TRANSPORTES TERRESTRES

O «Diário do Governo», II Série, n.º 49, de 27 de Fevereiro de 1958, publicou a seguinte importante Portaria, assinada pelo sr. Ministro das Comunicações:

1. Os princípios gerais por que se tem orientado a política do Governo no tocante à coordenação dos transportes terrestres foram definidos pela Lei n.º 2008, de 7 de Setembro de 1945.

Para execução daquela lei publicaram-se os seguintes diplomas:

Relativamente aos transportes ferroviários:

O Decreto-Lei n.º 37 351, de 24 de Março de 1949, que, nos termos da base III, instituiu um regime tarifário baseado em distâncias quilométricas corridas desde a estação de origem à de destino;

O Decreto-Lei n.º 38 245, de 9 de Maio de 1951, que reformou o imposto ferroviário;

O Decreto-Lei n.º 38 246, da mesma data, que promulgou as bases em que deveria dar-se a concessão única prevista na base I da lei;

O Decreto-Lei n.º 39 780, de 21 de Agosto de 1954, que aprovou o novo Regulamento de Polícia e Exploração dos Caminhos de Ferro, de harmonia com o determinado pela base IX;

Relativamente aos transportes rodoviários:

O Decreto-Lei n.º 37 191, de 24 de Novembro de 1948, posteriormente alterado pelo Decreto-Lei n.º 38 248, de 9 de Maio de 1951, que, sob a designação de impostos de camionagem e de compensação, criou e regulou os impostos previstos nas bases XII e XIII;

O Decreto n.º 37 272, de 31 de Dezembro do mesmo ano, que promulgou o Regulamento de Transportes em Automóveis em conformidade com as bases IV, V, VII, VIII, XI, XIII e XIV.

Por outro lado, não já em execução da lei, mas no quadro da política por ela definida, o Decreto-Lei n.º 35 196, de 24 de Novembro de 1945, criou o Conselho Superior dos Transportes Terrestres, em substituição dos Conselhos Superiores de Viação e de Caminhos de Ferro, e o Decreto-Lei n.º 38 247, de 9 de Maio de 1951, fundiu as Direcções-Gerais de Caminhos de Ferro e de Viação na Direcção-Geral de Transportes Terrestres e os Fundos Especiais de Caminhos de Ferro e de Camionagem no Fundo

Especial de Transportes Terrestres, cujas receitas se podem aplicar indistintamente em benefício do progresso geral dos transportes colectivos terrestres, conforme as maiores necessidades.

2. O contrato de concessão única previsto no supracitado Decreto-Lei n.º 38 246 foi celebrado com a C. P. em 14 de Junho de 1951; e de então para cá — em grande parte devido à criação do Fundo Especial de Transportes Terrestres e à orientação seguida na sua gestão — vem o Governo, na medida do possível, facultando à empresa concessionária os meios financeiros necessários à execução do plano de transformação, reequipamento e renovação da sua rede.

Devido a este auxílio, a C. P. substituiu já parte do material de tracção a vapor, que tem, além de outros inconvenientes, baixo rendimento, por tractores, automotoras e locomotivas *Diesel*.

Por outro lado, a empresa contraiu um empréstimo destinado à electrificação em curso duma linha e dum troço importante doutra, empréstimo este que o Estado garantiu.

Assim, não só se contribuiu para a melhoria do serviço, como para a economia de dezenas de milhares de contos por ano despendidos em combustíveis importados, com a consequente saída de divisas.

Por seu turno, a C. P. procedeu à reorganização dos respectivos quadros e serviços, o que permitiu aumentar a sua eficiência.

Deste modo, apesar dos grandes encargos sociais (100 000 contos anuais), do montante despendido na conservação da via (70 000 contos anuais), do aumento de despesas resultante da reforma dos vencimentos do pessoal (62 000 contos anuais), do reduzido tráfego, das obrigações e encargos derivados da natureza de serviço público — designadamente os relativos à exploração de linhas e serviços não rentáveis — e da concorrência de outros meios de transporte menos onerados, os caminhos de ferro vêm desempenhando razoavelmente a sua missão.

Estão, porém, longe do equilíbrio económico.

3. Os transportes automóveis foram classificados pelo respectivo regulamento — Decreto n.º 37 272, acima citado — em particulares e públicos e estes em colectivos e de aluguer.

Transportes particulares:

Os transportes particulares, sujeitos, nos termos da parte final da base VIII da Lei n.º 2008, às regras gerais do trânsito e aos encargos tributários normais, desenvolveram-se extraordinariamente nos últimos anos, como mostra a evolução do número de veículos que lhes estão affectos, constante do seguinte quadro:

	Carga	Passageiros
1946	10.600	26.134
1953	26.400	71.796
1955	32.573	87.951
1956	35.785	101.302

Transportes colectivos:

O Regulamento de Transportes em Automóveis submeteu as carreiras de transportes colectivos, fundamentalmente, ao seguinte regime:

- Concessão;
- Limites tarifários máximos e mínimos por passageiro-quilómetro e tonelada quilómetro, dentro dos quais deverão ser fixadas as tarifas;
- Imposto de camionagem.

As carreiras de passageiros cobrem Portugal com uma rede completa e eficiente. A sua evolução foi a seguinte:

	1946	1956
Independentes	367	499
Afluentes	212	561
Concorrentes	151	184
Outras	82	131
Número de veículos	1.413	2.572
Capacidade de transporte (passageiros)	31.500	81.000

O número de carreiras de mercadorias é muito reduzido.

A situação económica destes transportes é francamente boa e até nalguns casos — como o das carreiras concorrentes e o das que servem regiões densamente povoadas — óptima. Revelam-no os constantes pedidos para novas concessões, mesmo para itinerários constituídos por simples caminhos e estradas em construção, e o facto de as concessões serem transferidas por elevadas importâncias.

Transportes de aluguer:

Os transportes de aluguer ficaram sujeitos pelo Regulamento de Transportes em Automóveis a:

- Contingentamento;
- Tarifas ou limites tarifários, consoante se trate de transportes de passageiros em automóveis ligeiros ou das demais formas de aluguer;
- Imposto de camionagem com excepção dos transportes de passageiros em automóveis ligeiros.

O número de veículos adstritos a estes transportes evoluiu como segue:

	Carga		Passageiros
	Ligeiros	Pesados	
1946	229	3.172	3.900
1947	—	(a)	—
1950	490	4.122	5.552
1956	702	3.922	5.671

Relativamente ao transporte de passageiros, tudo leva a crer que a situação seja boa. É o que se depreende do elevado valor por que — embora muitas vezes à margem da lei — se transaccionam as licenças concedidas, dos insistentes pedidos de novas licenças — provenientes não só de pessoas estranhas à indústria, e que, portanto, poderiam desconhecer a situação em que esta se encontra, mas dos próprios industriais e motoristas, que não é lícido presumir de ignorantes na matéria — e, dum modo geral, da circunstância de não terem chegado ao Ministério das Comunicações reclamações dos industriais deste sector do aluguer.

No tocante aos transportes de mercadorias, são numerosas as exposições presentes ao Governo — e algumas do próprio Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis — sobre as dificuldades que a indústria atravessa, não obstante, em dez anos, apenas terem sido canceladas por desistência dos respectivos titulares 57 licenças em 4000 — o que representa 1,5 por cento — e serem da ordem de vários milhares os pedidos de novas licenças, tanto de particulares como de industriais e motoristas. Não parece, no entanto, que tais dificuldades possam pôr-se em dúvida, dado o elevado número de relaxes do imposto de camionagem e a circunstância de se praticarem preços abaixo dos do custo.

Todavia, a situação apresenta-se confusa, não só quanto às causas das referidas dificuldades, mas ainda no que respeita aos sectores da indústria mais especialmente affectados.

Várias têm sido as causas apontadas para a crise. Referem-se as principais.

Vem em primeiro lugar o grande desenvolvimento dos transportes particulares. Por virtude dele ter-se-ia transferido dos transportes profissionais para os particulares parte do tráfego anteriormente affecto àqueles, além de que, embora fraudulentamente, se efectuariam em veículos particulares muitos transportes por conta de outrem.

Está-se, porém, diante de meras conjecturas. Para afirmar que o desenvolvimento dos transportes particulares levou a indústria do transporte de aluguer a perder parte do seu tráfego seria preciso provar que a grande maioria daqueles transportes são transferíveis, ou seja que poderiam indiferentemente realizar-se em veículos privados ou ser confiados aos transportadores profissionais, conforme as condições e preços que estes ofereçam. Ora, não resta dúvida de que os transportes particulares representam, em muitos casos, verdadeiras necessidades de distribuição e aprovisionamento das empresas privadas, insusceptíveis de serem por outro modo satisfeitas.

Por seu turno, a realização de transportes por

(a) Em 1947 foram concedidas licenças de aluguer em número correspondente às viaturas que durante a guerra usaram gasogénios.

conta de outrem em veículos privados, se não pode deixar de afectar os industriais, não chega para explicar todas as dificuldades destes.

Outra das causas apontadas é o encargo incomportável que o imposto de camionagem representaria. A verdade, porém, é que se verificam bastantes relaxes nos escalões dos 30 km e de mais de 100 km. Ora, no primeiro, o imposto é insignificante; e, no segundo, o principal concorrente é o caminho de ferro, sujeito a encargos e obrigações que constituem para a respectiva economia um ónus muito superior ao que o imposto de camionagem representa para os transportadores de aluguer.

A dispersão e a consequente falta de idoneidade financeira e técnica de grande parte dos industriais têm sido também indicadas como motivos da crise. Embora tal dispersão seja incontestável, ela por si só nada explica, uma vez que é comum à grande maioria dos países da Europa, e não há conhecimento de situação paralela nas respectivas indústrias.

A conjugação de todos estes factores teria dado origem à concorrência ruínosa dos industriais entre si, verdadeiramente feroz e em que na ânsia de se obterem receitas se efectuam transportes por qualquer preço.

4. A permanente situação deficitária do caminho de ferro, a prosperidade dos transportes colectivos automóveis, a expansão cada vez maior do transporte particular e a concorrência ruínosa dos transportes de aluguer de carga chegam para pôr em causa os próprios princípios da coordenação.

Cabe, efectivamente, perguntar se em cada caso é utilizado o transporte mais económico para a colectividade, ou se, pelo contrário, a prosperidade duns e as dificuldades doutro não redundam, afinal, em prejuízo dela.

Justifica-se, pois, uma revisão dos princípios estatuidos na Lei n.º 2008, à luz da experiência própria e alheia.

5. A coordenação pode fazer-se por duas formas radicalmente distintas:

a) Dirigindo cada transporte para o meio reputado mais económico para a colectividade, o que implica a suspensão ou a restrição em larga escala da liberdade de escolha do utente (coordenação autoritária);

b) Conseguindo, por meio de tarifas apropriadas, que aquela escolha coincida com o interesse da colectividade (coordenação tarifária).

O sistema da coordenação autoritária é próprio dos países de economia planificada. Além dos numerosos inconvenientes que apresenta, nada justificaria a sua instituição em Portugal.

O caminho a seguir terá, pois, de ser o que se vem trilhando — o da coordenação tarifária. Os usuários devem, assim, continuar a poder escolher, dentre os diversos modos de transporte terrestre, o que

considerarem mais adequado à realização dos seus interesses, com excepção dos casos em que a natureza ou a importância do tráfego não permitam assegurar a todos eles uma exploração em condições económicas.

6. A experiência tem mostrado a dificuldade de os Poderes Públicos imporem a certas formas de transportes rodoviários — os transportes de aluguer, especialmente — tarifas que se afastem muito do preço do custo. Podem fixar-se limites máximos, de que os usuários reclamarão o cumprimento; mas dificilmente será possível ir além disso.

Acresce que, mesmo encontrada a forma de assegurar a observância dum sistema tarifário que se não baseie no preço do custo — por exemplo, dum sistema *ad valorem* análogo ao ferroviário —, um tal sistema exigiria uma compensação interna entre os diversos tráfegos, o que, dada a dispersão e pequenez das empresas, se não tem afigurado economicamente possível sem a criação de fundos de compensação, com todas as complexidades que daí derivam.

É verdade que a concentração da indústria dos transportes de aluguer num reduzido número de empresas de comprovada idoneidade financeira e técnica, facilitaria a solução do problema; mas não se tem encontrado meio de promover essa concentração, que, aliás, a Lei n.º 2008 prescreve, podendo, por outro lado, admitir-se que — visto a dispersão desta indústria se verificar na maioria dos países da Europa — ela seja inerente à sua natureza e contribua, de certa maneira, para a satisfação das necessidades a que se dirige.

Estas dificuldades levaram a sustentar que o método de coordenação tarifária mais simples é deixar actuar a concorrência, colocando previamente a exploração dos diversos modos de transporte terrestre em igualdade de condições. Isto bastará para assegurar que as tarifas sejam mais baixas onde mais baixo for o preço do custo; e, como o usuário se orienta geralmente para o transporte mais barato, a sua escolha recairá sobre o mais económico para a colectividade.

O sistema, porém, só produzirá efeitos desde que sejam idênticos os encargos dos transportes concorrentes. Ora, se isto se pode conseguir em certa medida, não é de esperar que se alcance completamente. Não seria possível, quando se justificasse, estender a todas as formas de transporte obrigações que impendem apenas sobre os serviços públicos, nem, quanto a estes, dada a função que exercem, é de admitir a completa supressão dessas obrigações.

Desta maneira, para que os preços de custo dos transportes dos serviços públicos não reflectam os maiores encargos e obrigações que sobre eles recaem e a escolha do utente se não oriente, por isso, para transportes mais baratos, embora menos econó-

micos para a colectividade, será necessário encontrar uma forma de compensação desta desigualdade.

Do exposto resulta, pois, que a coordenação tarifária consistirá essencialmente em medidas tendentes a :

1.º Uniformizar, na medida do possível, os diversos encargos e obrigações dos vários modos de transporte terrestre ;

2.º Compensar os encargos e obrigações especiais que for necessário manter quanto a alguns deles.

I) Uniformização dos encargos e obrigações das diversas formas de transporte terrestre

7. Nesta matéria deverão considerar-se especialmente as seguintes questões :

1.º Obrigação de explorar

Esta obrigação impende sobre os caminhos de ferro e sobre os transportes públicos rodoviários.

Nestes, porém, parece não ter tido incidência económica. O cancelamento ou suspensão temporária das carreiras depende do consentimento da Administração, podendo em caso de infracção, o Ministro ordenar que a Direcção-Geral de Transportes Terrestres as explore transitòriamente, por conta do concessionário faltoso (artigos 118.º e 126.º do Regulamento de Transportes em Automóveis). Mas o caso nunca se verificou. Por outro lado, a exploração de carreiras de serviço público que não hajam sido pedidas ou o prolongamento das concedidas (artigo 97.º do mesmo regulamento) só podem ser impostos mediante justa compensação.

Quanto aos transportes de aluguer, devem estar à disposição do público (artigo 19.º do Regulamento de Transportes em Automóveis). Isso, porém, corresponde, na generalidade dos casos, ao seu interesse.

Parece, assim, que apenas para os transportes ferroviários esta obrigação constitui um pesado ónus, pois, em virtude dela, são obrigados a explorar linhas, serviços e estações não rentáveis, cuja supressão, do ponto de vista da sua economia interna, se justificaria plenamente, mas que razões de ordem política, social e económica, gerais ou locais, têm levado a manter, em virtude das funções de serviço público que o caminho de ferro desempenha.

Haverá, em primeiro lugar como pressuposto indispensável para o estudo do problema, que determinar quais são as linhas, serviços e estações não rentáveis.

Sabido isto, deverá averiguar-se se alguns deles podem alcançar o equilíbrio económico pela introdução de progressos técnicos e comerciais ou substituir-se, com vantagem, por serviços automóveis.

Será, assim, sobretudo quanto aos restantes que a supressão se porá, não devendo, todavia esque-

cer-se que, em muitos casos, so terá justificação económica desde que fique assegurado o encaminhamento do tráfego destinado às grandes linhas.

Na decisão a tomar não podem, no entanto, levar-se em linha de conta apenas os interesses económicos do caminho de ferro, já que a manutenção de linhas, serviços e estações não rentáveis poderá impor-se por interesses de outra ordem e de relevância superior.

Nalguns casos em que assim aconteça deverá encarar-se a possibilidade de a linha, serviço ou estação não rentável cuja manutenção se impuser em nome daqueles interesses ser subvencionada pelos respectivos titulares (autarquias locais, empresas, etc.). Haverá então que estudar a forma que deve revestir essa subvenção.

2.º Obrigação de transportar

8. À obrigação de transportar estão sujeitos os caminhos de ferro e os transportes públicos automóveis.

Destes transportes, os de aluguer iludem-na, ao que parece, facilmente, escolhendo as mercadorias e as relações.

As carreiras, obrigadas a assegurar o tráfego normal no respectivo percurso, realizando os necessários desdobramentos (artigos 127.º a 129.º do Regulamento de Transportes em Automóveis), têm de dispor dos correspondentes meios de reserva.

É, porém, o caminho de ferro que mais pesadamente suporta o desequilíbrio dos tráfegos, desempenhando o papel duma reserva geral dos transportes e sendo assim obrigado a possuir importantes quantidades de material escassamente utilizado.

É, todavia, illusório pensar que no estado actual da nossa economia se possa dispensar o caminho de ferro desta obrigação. Cumpre, no entanto, averiguar em que medida os seus efeitos são susceptíveis de atenuação, especialmente no que respeita às pontas de tráfego e ao afluxo momentâneo dos pedidos de transporte.

3.º Obrigações de carácter tarifário

9. Quer os caminhos de ferro, quer os transportes públicos automóveis, estão sujeitos a obrigações tarifárias.

Caminhos de ferro

a) Estrutura das tarifas:

Admite-se em vários países a necessidade de substituir os sistemas tarifários *ad valorem* por outros que melhor se adaptem ao mercado dos transportes.

O sistema *ad valorem* vem efectivamente do tempo em que os caminhos de ferro, por falta de concorrência, beneficiavam do monopólio de facto dos transportes. Era-lhes então possível compensar o transporte dos tráfegos pobres a um preço inferior ao do custo com o dos tráfegos ricos a um superior.

Mas presentemente os caminhos de ferro estão

sujeitos à concorrência do transporte automóvel, que, escolhendo as relações e as mercadorias, torna impossível aquela compensação.

Ora, dada a dificuldade de impor e fazer cumprir pelos transportes concorrentes tarifas que se afastam muito do preço do custo, tem-se sustentado dever ser sobre este que os caminhos de ferro deverão basear as suas tarifas para poderem subsistir dentro dum sistema que não suprima a liberdade de escolha do utente.

b) Aplicação uniforme das tarifas no tempo:

Na obrigação de aplicar as mesmas tarifas durante todo o ano vêem alguns um impedimento a que os caminhos de ferro actuem sobre o tráfego de ponta, que se reflecte particularmente nos transportes de passageiros e que, em certos países, obriga a manter grandes reservas de material. A concessão de reduções tarifárias, precisamente nos períodos de ponta, ainda agrava a situação.

c) Aplicação uniforme das tarifas no espaço:

A obrigação de aplicar as mesmas tarifas nas mesmas distâncias em todas as relações leva também, no entender de alguns, a uma escolha antieconómica dos modos de transporte.

Nas relações de tráfego intenso, em que o preço do custo do caminho de ferro é inferior ao da estrada, as tarifas são por vezes superiores às dos transportes automóveis, ao passo que nas relações onde o tráfego é reduzido sucede o contrário. Deste modo, dirigir-se-ão para a estrada transportes para os quais o meio mais adequado é o caminho de ferro, enquanto este conserva outros para que não é economicamente indicado.

d) Liberdade tarifária:

As considerações que antecedem e, dum modo geral, as vantagens económicas que resultariam para os caminhos de ferro de poderem considerar, caso por caso, os preços do custo, o valor do serviço prestado e a fidelidade da clientela, levaram alguns países a conceder-lhes a liberdade tarifária (v. g. os Países Baixos, onde apenas se fixam limites máximos, e a Inglaterra).

Outros sustentam, porém, que a liberdade tarifária, por muito desejável que seja do ponto de vista da economia interna dos caminhos de ferro, não poderá levar-se a cabo senão progressivamente, nomeadamente no que respeita à aplicação uniforme das tarifas no espaço e às tarifas de protecção concedidas a certos sectores económicos e a certas regiões.

e) Nível das tarifas:

As tarifas ferroviárias, em muitos casos, não têm sofrido um aumento correspondente ao dos preços de custo, situação que se traduz em fazer suportar pela colectividade uma parte do custo dos transportes, aliviando os usuários desse encargo.

A esse respeito tem-se notado que, independentemente das consequências financeiras que advêm

para o caminho de ferro duma tal política, esta, por vezes, impõe aos outros modos de transporte um nível de preços inferiores ao do custo.

Para evitar tais inconvenientes, parece necessária, deste ponto de vista, a elevação das tarifas, na medida da dos preços do custo, em todos os casos em que tal elevação não conduza à evasão do tráfego.

Transportes automóveis

a) Transportes colectivos:

10. Os transportes colectivos automóveis, de passageiros ou mercadorias, são explorados com tarifas aprovadas para cada carreira.

São aqui, dum modo geral, aplicáveis as considerações feitas para os transportes ferroviários, com a reserva de que, dado o reduzido número das carreiras de mercadorias, a questão se circunscreve essencialmente aos transportes de passageiros.

b) Transportes de aluguer:

11. Como já se referiu, os transportes de aluguer estão sujeitos:

Sendo de passageiros em automóveis ligeiros, a tarifas;

Nos demais casos, a limites tarifários.

O transporte de aluguer para passageiros exerce-se normalmente em zonas de pequena extensão, não interferindo na esfera económica dos outros transportes terrestres.

Na fixação das respectivas tarifas não há, pois, que ter especialmente em conta os problemas da coordenação.

Poderá, é certo, sustentar-se que, se estes transportes suportarem a concorrência de facto do transporte particular, as respectivas tarifas não devem afastar-se do preço do custo, a fim de que a escolha do usuário entre um e outro modo coincida com o interesse da colectividade. A verdade, porém, parece ser que os possuidores de meios privativos de transportes de passageiros têm sobretudo em atenção a comodidade que estes lhes oferecem, não se orientando, a maioria das vezes, por considerações de ordem económica. Desta forma, não se crê que, por maior que seja o ajustamento das tarifas ao preço do custo, se evite a expansão dos transportes particulares de passageiros.

Tal ajustamento deve, contudo, fazer-se para evitar que o usuário pague mais pelo serviço prestado do que o razoável. Mas isso já nada tem que ver com a coordenação.

12. Onde, porém, o problema se põe com grande acuidade é nos transportes de mercadorias.

O Conselho Superior dos Transportes Terrestres e o Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis, que o estudaram, concluíram pela necessidade de, para prevenir a concorrência ruínosa dos industriais entre si, lhes impor tarifas de aplicação uniforme, suficientemente remuneradoras; e pareceu-lhes conveniente que o novo sistema tarifário,

embora mais simples, fosse, como o do caminho de ferro, *ad valorem*, a fim de evitar que pela concorrência entre os dois meios, aque lese visse privado dos tráfegos ricos e assim impossibilitado de fazer a compensação interna essencial ao seu equilíbrio económico.

Nesta orientação, o Conselho Superior dos Transportes Terrestres trabalhou durante largos meses na elaboração duma tarifa *ad valorem*, que, submetida à aprovação ministerial, foi ainda sujeita a cuidada revisão.

Todavia, o Governo resolveu suspender a sua publicação, não só porque verificou a extrema dificuldade de assegurar o respectivo cumprimento por modo efectivo, como porque, quando isso se conseguisse, os transportadores, de aluguer, podendo facilmente furtar-se à obrigação de transportar, sempre ficariam em condições de escolher as relações e as mercadorias e, portanto, em posição de nítida vantagem na concorrência com os serviços públicos, que não têm essa possibilidade. Por outro lado, dada a pequenez e a dispersão das empresas de aluguer, surgiram sérias dúvidas sobre se seria possível que levassem a cabo a compensação interna que uma tarifa *«ad valorem»* supõe.

Posteriormente, o Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis, reconhecendo também que a tarifa seria inoperante quando desacompanhada de medidas que garantissem a sua observância, propôs, para tal fim, a criação de postos de centralização e distribuição, que, onde existissem, se encarregariam de repartir as cargas e cobrar do público os preços dos transportes.

Embora não passassem despercebidos os inconvenientes do sistema, entre os quais avultava a eliminação da concorrência e da liberdade de escolha do utente, o Governo, no desejo de ver a questão debatida, elaborou um projecto de diploma, autorizando a criação daqueles postos, que submeteu à Câmara Corporativa.

Aquela Câmara entendeu, porém, que os inconvenientes do sistema sobrelevavam as vantagens, e pronunciou-se desfavoravelmente sobre o referido projecto.

13. As considerações que antecederem permitem desde já concluir que o exame das questões tarifárias dos diversos modos de transporte terrestre tem a maior relevância para a respectiva coordenação.

Insiste-se especialmente nas vantagens da adopção generalizada a todas as formas de transportes terrestres de sistemas tarifários baseados no preço do custo. Doutro modo, diz-se, os usuários dos transportes para os quais a tarifa é inferior àquele preço serão subsidiados pela colectividade, com as inerentes distorções económicas mais ou menos acentuadas, nomeadamente desenvolvimentos industriais fictícios, porque só possíveis à custa desta situação.

Observa-se, porém, que uma reforma tarifária

brusca não poderia deixar de causar graves perturbações a uma economia estruturada tantas vezes na base de tarifas de protecção, pelo que só é de encarar através de uma forma progressiva.

Dir-se-á que, do ponto de vista estrito da coordenação, a natureza do sistema tarifário não tem interesse. O que importa é que haja igualdade de obrigações tarifárias entre os diversos transportes concorrentes. Mas tanto monta que seja o caminho de ferro a alinhar as suas tarifas pela estrada como esta a fazê-lo pelas do caminho de ferro.

Poderá mesmo sustentar-se que, encontrada a maneira de aplicar e fazer cumprir pelos transportes automóveis um sistema *«ad valorem»*, ter-se-ia chegado à solução que conduziria a menos perturbações.

No entanto, se os transportes públicos ferroviários e automóveis estão, em maior ou menor escala, sujeitos à concorrência dos transportes particulares, é lícita a dúvida sobre se a extensão do sistema *«ad valorem»* aos transportes públicos automóveis não teria como consequência a fuga dos tráfegos ricos para o transporte particular. Com efeito, como já se notou, esta forma de transporte, por sua natureza, não conhece outra lei que a do preço do custo, e aqueles tráfegos, nos transportes públicos, seriam transportados a um preço superior, a fim de se efectuar a compensação exigida pelo sistema *«ad valorem»*.

A tudo isto, portanto, haverá que atender no exame destas questões.

4.º Encargos com infra-estrutura

14. O caminho de ferro suporta integralmente os encargos com a infra-estrutura. A coordenação exige, por conseguinte, que o mesmo aconteça com os transportes automóveis.

O problema oferece, no entanto, grande complexidade. A estrada serve a usos múltiplos. Haverá, pois, que determinar a parte das despesas respectivas imputáveis aos veículos automóveis. Mas não é tudo: não basta, efectivamente, que, no seu todo, a circulação rodoviária suporte esse encargo; é ainda necessário que cada usuário participe nele na medida em que contribui para a usura da via. Doutro modo, a circulação de certas categorias de veículos será subvencionada pela de outras.

Parece ser extremamente difícil chegar a conclusões, mesmo aproximadas, nesta matéria. A dificuldade do problema não deverá, porém, conduzir a que se renuncie a dar-lhe uma solução prática.

Em Portugal incidem sobre os carburantes, os pneumáticos e as câmaras-de-ar utilizados pelos veículos automóveis impostos que em parte se destinam a alcançar o objectivo em vista. Mas nem estes impostos cobrem as despesas de infra-estrutura que lhes competem, nem a sua repartição pelos utentes é a mais equitativa. São precisamente os camiões pesados que mais danificam as vias e que, usando exclusivamente óleos pesados, estão sujeitos ao

imposto de compensação, que é não só menos oneroso que a taxa de salvação nacional, mas ainda o mesmo para veículos de consumo absolutamente distinto.

Tem-se, aliás, sustentado que os impostos desta natureza dificilmente permitirão repartir com justiça a parte dos encargos com a intra-estrutura que deve ser atribuída à circulação rodoviária e aconselhado a sua substituição por taxas sobre os veículos ou sobre os transportes.

5.º Encargos fiscais

a) Impostos de carácter geral:

15. Neste aspecto verifica-se manifesta desigualdade, já que os caminhos de ferro estão isentos dos impostos de carácter geral.

Haverá, pois, que averiguar se as obrigações especiais que continuarem a ser-lhes impostas justificam esta isenção. É um ponto a estudar no quadro dos problemas enunciados na alínea 11) seguinte.

b) Imposto de camionagem e imposto ferroviário:

16. As receitas brutas do transporte ferroviário estão sujeitas a um imposto — o imposto ferroviário.

O imposto de camionagem, além da função coordenadora a que visa e à qual se faz adiante referência (cf. n.º 31), destina-se a criar um encargo paralelo para os transportes automóveis (base XIII da Lei n.º 2008).

6.º Encargos sociais

17. A balança parece inclinar-se completamente em desfavor do caminho de ferro, que despende com estes encargos 100.000 contos por ano.

Em que medida será, contudo, possível e aconselhável atenuá-los ou estendê-los aos transportes concorrentes?

7.º Regimes de trabalho

18. As desigualdades porventura existentes entre os regimes de trabalho a que estão sujeitas as diversas formas de transporte terrestre levaram a chamar a atenção para as vastas repercussões económicas que delas podem resultar.

Por outro lado, tem-se notado que não será possível estender um regime complexo, como é geralmente o aplicável ao caminho de ferro, às pequenas empresas rodoviárias.

8.º Regimes de responsabilidade

19. Não são também idênticos os regimes de responsabilidade dos caminhos de ferro e dos transportes automóveis.

Cabe, portanto, determinar se daí resultam maiores encargos para uns ou outros e, em tal caso, averiguar a possibilidade de os uniformizar.

II) Compensação de encargos e obrigações especiais

20. O segundo passo a dar para a coordenação tarifária é, como se disse, a compensação dos en-

cargos e obrigações especiais cuja manutenção se reputar necessária relativamente a certos modos de transporte terrestre.

Para tal fim há essencialmente três meios:

Subvencionar as formas de transporte mais oneradas na medida da incidência económica dos encargos e obrigações especiais que lhes são impostos;

Isentá-las, nessa precisa medida, de encargos gerais de natureza fiscal;

Onerar, pela via fiscal, na mesma medida, os transportes não sujeitos a esses encargos e obrigações especiais.

Embora todas estas providências se equivalham, enquanto fazem suportar pelo contribuinte em geral, por certa classe de contribuintes, os encargos e obrigações especiais que, no interesse da colectividade, impendem sobre determinados transportes, o imposto parece ser o que reúne favor geral.

A escolha entre elas constitui, porém, mais um problema financeiro que um problema económico. De qualquer modo, num sistema de coordenação tarifária, tais encargos e obrigações especiais terão necessariamente de ser suportados pela colectividade, sob pena de as formas de transporte a eles sujeitas não ficarem em condições de suportar a concorrência das demais. A colectividade terá assim de lhes fazer face, se não quiser ver-se privada, num futuro mais ou menos próximo, dos serviços públicos de transportes.

Analisa-se seguidamente o problema relativamente aos diversos modos de transporte terrestre.

Transportes ferroviários

21. Tudo leva a crer que os caminhos de ferro continuem, dada a sua natureza de serviço público, submetidos a várias obrigações e encargos especiais.

Haverá, por conseguinte, que os compensar da incidência económica de tais encargos e obrigações.

Para esse fim têm-se utilizado três meios:

Subsídios pelo Fundo Especial de Transportes Terrestres;

Isenções fiscais;

Oneração dos preços do custo do transporte automóvel por meio do imposto de camionagem, na medida em que este deu execução à base XII da Lei n.º 2008, isto é, em que, para além da criação dum encargo paralelo ao imposto ferroviário, visou o equilíbrio económico que deve estar na base da coordenação dos transportes terrestres.

A questão a estudar consiste, pois, em saber se, como e em que medida convirá continuar a empregar todos estes meios de compensação.

Transportes automóveis

a) Transportes particulares:

De passageiros:

22. O enorme aumento dos parques privados afec-

tou por certo os transportes profissionais, especialmente o caminho de ferro, que, por esse motivo, perdeu parte do seu tráfego de passageiros. Todos, porém, parecem concordar em que a situação não é susceptível de modificar-se, embora possa prevenir-se a evasão do tráfego em tão larga escala pela melhoria da qualidade dos serviços, sobretudo entre os grandes aglomerados populacionais, em que é possível uma maior frequência e rentabilidade.

De mercadorias :

23. Não está em causa a necessidade de as empresas comerciais, industriais ou agrícolas possuírem meios próprios de transporte para a distribuição e aprovisionamento de mercadorias.

Tudo está, porém, em saber se parte dos transportes efectuados em veículos próprios poderiam ser confiados aos transportadores profissionais, dependendo a escolha da qualidade e do preço dos serviços que os últimos oferecem.

Ora, se assim for, para além daqueles casos em que as necessidades das empresas só podem ser adequadamente satisfeitas pela existência de meios privativos, há nos demais uma verdadeira concorrência entre os transportes particulares e os profissionais; e, desta forma, para que a escolha entre uns e outros não seja falseada, será necessário, dentro da orientação definida, compensar a desigualdade de condições da respectiva exploração.

24. Tem-se sustentado que, para fal fim, devem estender-se aos transportes particulares todos os encargos fiscais de natureza geral que recaem sobre os transportes públicos.

Há mesmo quem vá mais longe e entenda que a possibilidade de as empresas possuírem meios privativos tende a reduzir os transportes públicos ao oneroso papel de reservas para as pontas de tráfego ou para os casos de avaria. Justificar-se-ia assim submeter a contingentamento restritivo ou a tratamento fiscal especial os transportes particulares que mais facilmente pudessem ser efectuados pelos transportadores profissionais, isto é, ao que parece, os levados a cabo em veículos pesados a grandes distâncias.

O regime do licenciamento vigora na Inglaterra, em Itália e na Holanda. Na Inglaterra e na Itália, contudo, tem apenas em vista averiguar se se trata, efectivamente, de transportes particulares. Na Holanda instituiu-se um sistema muito curioso: o requerente é posto em contacto com os transportadores profissionais; se insiste e os transportes em causa são verdadeiros transportes particulares, a licença é concedida. Não se lhe recusa, assim, a possibilidade de prescindir dos transportes profissionais, mas impõe-se-lhe uma audiência de conciliação. Este método é, sem dúvida, sedutor; no entanto, levantaram-se sérias dúvidas sobre a possibilidade da sua aplicação a países em que o espírito de cooperação entre os transportadores esteja menos desenvolvido.

Por seu turno, a Alemanha, a França e a Áustria

puseram em vigor um sistema de taxação especial. Na primeira, as taxas recaem sobre os transportes a mais de 50 km. da sede de exploração; nas duas últimas, sobre os transportes a grande distância e são idênticas para os transportes profissionais e por conta própria.

25. O problema anda também ligado ao regime tarifário a impor aos transportadores profissionais.

Se estes forem libertados das suas obrigações tarifárias — dizem alguns —, ficarão em situação de oferecer serviços em condições tão favoráveis como as dos efectuados pelas empresas em veículos próprios; e, como poderão estabelecer tarifas em função do preço do custo, nunca se verão limitados ao papel de reserva geral dos transportes.

Outros, porém, objectam que, embora uma grande liberdade tarifária venha a ser concedida aos transportes públicos, pelo menos no tocante ao caminho de ferro, a transformação da sua exploração técnica e comercial não é susceptível de levar-se a cabo senão lentamente, e durante todo o período de reorganização poderão ser necessárias medidas fiscais destinadas a impedir que o desenvolvimento dos transportes particulares comprometa a existência dos transportes públicos, arrastando-os para um *deficit* exagerado.

26. Em Portugal, como se referiu, os transportes particulares estão apenas sujeitos aos encargos tributários normais.

Há, pois, que averiguar, à face das considerações que antecederam, se este regime deverá manter-se ou se, pelo contrário, a coordenação exige a adopção de medidas especiais.

27. Todos reconhecem também a necessidade de evitar que, abertamente ou a coberto de uma extensão fictícia das suas actividades, as empresas privadas possam assegurar transportes por conta de outrem, já que isso consistiria numa grande vantagem sobre os transportes profissionais.

A lei proíbe em Portugal estes transportes. Portanto, só fraudulentamente poderão efectuar-se.

Mas a fraude é de certo modo frequente e importa pôr-lhe termo.

A única disposição legal destinada a preveni-la é a constante do artigo 8.º do Regulamento de Transportes em Automóveis, que proíbe o transporte de mercadorias não pertencentes ao proprietário do veículo e o pune com pesadas sanções.

Os efeitos que se têm tirado desta disposição não têm sido satisfatórios. É difícil averiguar com verdade a quem pertencem as mercadorias sem suspender o transporte, de modo que a fiscalização se vê colocada na alternativa de ou tomar por boas as declarações dos motoristas e pessoal de carga, quase sempre devidamente instruídos, ou de causar prejuízos sérios ordenando aquela suspensão.

Uma fiscalização intensiva nesta base causaria,

pelo menos, constantes incómodos e atrasos aos particulares que utilizam legalmente os seus veículos.

A possibilidade de conseguir este desiderato através dum regime de licenciamento parece também não ser grande. A dificuldade reside principalmente em encontrar um processo administrativo adequado á verificação das efectivas necessidades dos interessados. Tal processo seria necessariamente complexo; exigiria que os serviços fossem convenientemente apetrechados para o assegurarem; e, por excesso ou defeito, dificilmente alcançaria o objectivo em vista.

A Câmara Corporativa, no seu já citado parecer, limita-se a emitir o voto de que «por adequada e urgente medida legislativa se procure evitar os desmandos praticados no sector dos transportes particulares, sem, todavia, afectar a liberdade de que desfrutam quando efectuados nos precisos termos regulamentares». Não faz, porém, quaisquer sugestões para este fim. O problema pela sua complexidade e interesse, exige, pois, aturado e criterioso estudo.

b) Transportes de aluguer:

De passageiros:

28. Os transportes de aluguer de passageiros, realizando-se normalmente a pequenas distâncias, não põem sérios problemas de coordenação.

De mercadorias:

29. As considerações feitas para o transporte particular têm também aqui aplicação.

Se, como é natural, o caminho de ferro e os transportes colectivos automóveis — dado o seu reduzido número, o problema tem, quanto a eles, muito menos interesse — continuarem sujeitos a encargos e obrigações não compensados, os seus preços reflectirão mal o preço do custo, o que dará lugar a uma repartição antieconómica do tráfego entre os vários modos de transporte terrestre.

Haverá, pois, que corrigir esta situação.

30. Os transportes de aluguer estão entre nós submetidos a contingentamento e ao imposto de camionagem.

O contingentamento é um meio eficaz para evitar excessos de investimento e de concorrência; mas para fins de coordenação — salvo se for de tal modo restritivo que a escolha do usuário seja limitada pela capacidade oferecida —, não parece que tenha largo alcance, a não ser para obstar ao aviltamento de certas tarifas e facilitar os arranjos entre as empresas dos vários modos de transporte terrestre.

Dai, porventura, que a lei de coordenação se lhe não refira e que a sua instituição se tenha fundado na lei do condicionamento industrial vigente ao tempo.

31. Parece, assim, que só pela via fiscal será possível alcançar o objectivo em vista, revendo-se, para tal fim, o regime do imposto de camionagem.

Efectivamente, o imposto de camionagem teve, como acima se referiu, um duplo objectivo: primeiro, criar, nos termos da base XIII da lei n.º 2.008,

um encargo equivalente ao do imposto ferroviário; depois estabelecer um sistema tributário escalonado que conduzisse ao equilíbrio económico em que deve assentar a coordenação dos transportes terrestres, conforme prescrevia a base XII da mesma lei.

Ao fixar os diversos escalões do imposto de camionagem que impende sobre os transportes de aluguer, pareceu que ele deveria constituir para os concorrentes do caminho de ferro um encargo equivalente ao que resulta para aquele das obrigações especiais a que está sujeito.

Quais, dentre os transportes de aluguer podem todavia considerar-se concorrentes do caminho de ferro?

Entendeu-se que a concorrência começava nos transportes que se exercem numa área de 50 quilómetros de raio em torno da sede de exploração, verificando-se em larga escala quando esse raio é superior a 100 km.

Criaram-se, assim, quatro escalões do imposto:

O primeiro, até aos 30 km, muito baixo, em obediência ao princípio consignado na base XII da Lei n.º 2008, segundo o qual, nos transportes rurais a pequena distância e em todos aqueles que se tornem necessários por deficiência de transportes colectivos, o imposto deveria ser especialmente reduzido;

O segundo, entre os 30 km e os 50 km, em que, embora um pouco mais elevado que no primeiro escalão, o imposto é ainda bastante baixo, dado que se não trata de transportes concorrentes;

O terceiro, entre os 50 e os 100 km, em que a concorrência já se verifica em certa medida e em que, portanto, se justifica um imposto mais alto;

Finalmente, o quarto, para além dos 100 km, em que se entendeu que os transportes de aluguer concorrem quase sempre com o caminho de ferro e em que, por isso, o imposto deve equivaler aos maiores encargos que sobre ele impendem.

c) Transportes colectivos:

32. Os transportes colectivos estão também sujeitos ao imposto de camionagem.

Esse imposto corresponde a 6 por cento da receita bruta que se obteria multiplicando a tarifa mínima vigente numa dada carreira pelo número de passageiros-quilómetros ou de toneladas-quilómetros correspondentes ao percurso total por mês e à lotação ou carga útil média dos veículos utilizados.

Só, porém, as carreiras concorrentes devem este imposto por inteiro. As urbanas estão isentas, devendo, contudo, imposto do selo sobre os bilhetes vendidos, e as demais pagam 50 por cento.

Haverá que rever este regime no sentido de apurar se ele assegura a compensação dos maiores encargos e obrigações, que tudo leva a crer continuarão a incidir sobre o caminho de ferro.

Parece, também, que deverão continuar a evitar-se as duplicações desnecessárias entre o caminho de ferro e a estrada; e tem-se apontado a conveniência

de aquele renunciar a explorar serviços que podem ser levados a cabo mais economicamente pelo transporte automóvel.

Nestes termos:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que a comissão com a constituição abaixo indicada reveja o regime vigente da coordenação dos transportes terrestres, tendo em atenção especial a orientação e os problemas acima enunciados:

Presidente — Engenheiro José António Miranda Coutinho, director-geral de Transportes Terrestres.

Vogais:

Engenheiro Mário José de Abreu e Silva, director de serviços da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

Licenciado João de Deus Pinheiro Farinha, ajudante do procurador da República junto do 3.º juízo criminal.

Director de finanças Manuel Pereira, chefe de repartição da Direcção-Geral das Contribuições e Impostos.

Engenheiro agrónomo Francisco de Vilhena, inspector-chefe da Direcção-Geral dos Serviços Agrícolas.

Licenciado José Carlos Ferreira, chefe de repartição da Direcção-Geral do Trabalho e Corporações.

Engenheiro Luís da Costa, chefe de repartição da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

Engenheiro Roberto de Espregueira Mendes, Director-Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Miguel de Almeida Melo, presidente da direcção do Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis.

Secretário — Engenheiro Mário Carlos de Araújo Leal, engenheiro de 2.ª classe da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

A comissão elaborará e aprovará o seu regulamento interior, podendo nomear subcomissões ou grupos de trabalho *ad hoc* e fixar o respectivo mandato, bem como agregar novos membros cujo concurso repute necessário.

Ministério das Comunicações, 22 de Janeiro de 1958 — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Vida Ferroviária

Inspector Gonçalves Bengala

Por iniciativa dos agentes da C. P., srs. Manuel Lopes Rego e Jaime Gama, os ferroviários das linhas que servem Viseu reuniram-se, naquela cidade, num jantar de homenagem ao Inspector Francisco Gonçalves Bengala, que, a seu pedido, foi transferido para a região de Castelo Branco, terra da sua naturalidade.

Durante os sete anos em que este Inspector permaneceu na região de Viseu, só soube conquistar amizades, quer entre os seus colaboradores como também entre os comerciantes, prestigiando, com a sua acção, os serviços da Companhia.

No jantar, em que se notou a presença de numerosos ferroviários de ambos os ramais, o Grémio do Comércio de Viseu estava representado pelo seu presidente, sr. Celestino Coelho Pereira.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» associa-se a esta homenagem de simpatia, desejando ao sr. Inspector Francisco Gonçalves Bengala as maiores felicidades no desempenho dos seus bons serviços na região da sua naturalidade.

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Telef. } 366171/5
31753

R. dos Sapateiros, 39
LISBOA

Importadores e Exportadores

DROGAS

PRODUTOS QUÍMICOS

ESPECIALIDADES FARMACÊUTICAS

Representantes exclusivos
dos

Produtos NÍVEA, Adesivos TESA
e LEUKOPLAST

Fornecedores de

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro

O próximo Congresso inaugura-se em Madrid no dia 29 de Setembro, sendo encerrado no dia 7 de Outubro deste ano

A reunião da Comissão permanente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, efectuada no dia 7 de Dezembro de 1957, na Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro da Bélgica, em Bruxelas, decorreu com grande interesse.

Aberta a sessão pelo Presidente, M. de Vos, que depois de ter apresentado cumprimentos de boas vindas às personalidades ali presentes e de ter manifestado à delegação britânica a sua profunda simpatia por ocasião da catástrofe ferroviária recentemente ocorrida na Inglaterra, abordou em seguida a ordem do dia e pediu à Assembleia para aprovar o processo verbal da última reunião realizada em Bruxelas, no dia 1 de Dezembro de 1956.

O secretário-geral, M. Guilain, deu parte à Assembleia das modificações a efectuar na composição da Comissão Permanente depois da sua última reunião.

A Assembleia aprovou a nomeação, para membros da Comissão Permanente, dos seguintes senhores:

Professor Dr. jur. Heinz Maria Oeftering, Primeiro Presidente do Vorstand da Deutsche Bundesbahn, em substituição do Prof. Dr. Eng.º E. Frohne, que se reformou;

Dr. Eng.º Moustapha Khall, Ministro das Comunicações do Egipto, em substituição do coronel Gamal Salem, que mudou de posição;

Abdel Moneim Azmy, Subsecretário de Estado no Ministério das Comunicações do Egipto, em substituição de Abdel Moneim Rashad, antigo Director Geral Adjunto dos Caminhos de Ferro;

Augustin Flana, Subsecretário de Estado dos Trabalhos Públicos e actual Presidente do Conselho de Administração da RENFE, em substituição de A. Peña Boeuf;

P. C. Mukerjee, Chairman, Railway Board, Ministério dos Caminhos de Ferro, Governo da Índia, em substituição de G. Pande, que se reformou;

Hiroshi Saito, Director do Departamento Estrangeiro dos Caminhos de Ferro Nacionais do Japão, em substituição do seu predecessor, Satoshi Isozaki;

Dr. Eng.º W. Wyrzy Koneski, Subdirector do Instituto Científico de Ensaio e Pesquisas dos Caminhos de Ferro do Estado da Polónia, em substitui-

ção do sr. L. Gehorsan, que resignou as suas funções;

Dr. H. Born, Secretário Geral da União de Empresas Suíças de Transporte, em substituição do sr. X. Remy, aposentado.

Além disso, em virtude da aplicação do artigo 6.º dos Estatutos e tendo sido preenchidas as formalidades prescritas, ficou decidido manter o antigo membro desta Associação até ao próximo Congresso, Dr. Eng.º A. Attisani, Chefe do Serviço do Material e da Tracção dos Caminhos de Ferro italianos do Estado, que se aposentou recentemente.

Em seguida, o Secretário Geral deu conhecimento à Assembleia do adiantamento dos trabalhos preparatórios do Congresso de Madrid, afirmando que todas as medidas foram tomadas em vista da publicação, em tempo útil, dos relatórios habituais e dos relatórios especiais.

Após esta informação, o Presidente concedeu a palavra ao sr. Garcia Lomas, Vice-presidente do Conselho de Administração da RENFE e Presidente da Comissão Executiva da Organização, que apresentou um memorial das medidas já tomadas pelas autoridades espanholas em vista da organização do Congresso de Madrid, cuja sessão inaugural se realizará no dia 29 de Setembro, efectuando-se a sessão do encerramento no dia 7 de Outubro.

O sr. Garcia Lomas, depois de ter exposto, em pormenor, o programa da Sessão, deu conhecimento das personalidades espanholas que foram convidadas a constituir o «Bureau» Geral da Sessão, bem como a Comissão Executiva local. Disse esperar que o Chefe do Estado de Espanha, Generalíssimo Franco, se digne aceitar a Presidência de Honra do Congresso, devendo a Vice-presidência de Honra ser assumida pelo Ministro dos Trabalhos Públicos. Forneceu ainda algumas informações referentes às facilidades de circulação concedidas aos Delegados e suas Famílias, em Espanha, ao seu alojamento, à própria organização do Congresso e ao funcionamento dos diversos serviços.

As sessões do Congresso vão ser realizadas no vasto edifício da Casa dos Sindicatos, equipado com instalações modernas necessárias às grandes manifestações internacionais.

FÁBRICA DA AREOSA

Sociedade Azevedo, Soares & C.^a

S. A. R. L.

End. Teleg. — « FÁRIOS A »

Telefones : 43171, 43172 e 43173

RUA DO RIO

P O R T O

ALMEIDA & CABRAL, L.^{DA}

CASA DO POLVO — (Registado)

Armazém de Merceria por junto

DEPÓSITO DE BACALHAU,
POLVO E GORDURAS

TELEGRAMAS: POLVO — TELEFONE, 21811

93, Rua de S. João, 95 — PORTO

FERRO E AÇO

José Pinto de Magalhães & C.^o

End. Teleg. REIFERRO

277, Rua do Almada, 283

Telefones : 24012 — 24013

P O R T O

P O R T U G A L

AUGUSTO DIAS & C.^A, L.^{DA}

///

FERRO — FERRAGENS
— METAIS — TINTAS

Telefones { 2 2 3 3 1
3 0 2 3 1
EST. 185

Telegramas
ESTANHO

2, TRAVESSA DA BAINHARIA, 10
RUA DE S. JOÃO, 136

PORTO

José da Silva Gama & C.^o

REPRESENTANTES DOS ESPUMANTES

RITTOS DAS CAVES VERA CRUZ-Aveiro

ARMAZÉM DE MERCEARIA E COLONIAIS

116-RUA MOUZINHO DA SILVEIRA-118

TELEFONES: 23083 - 30026

P O R T O

ANTÓNIO PINHEIRO CARDOSO

— DROGARIA PINHEIRO —

IMPORTADOR ARMAZENISTA DE:
DROGAS, TINTAS, VERNIZES,
ESMALTES E TODOS OS
ARTIGOS DE DROGARIA

RUA DAS TAIPAS, 74 — PORTO

TELEFONE, 22627

Garagem Linhares

PREFIRA OS NOSSOS AUTOMÓVEIS
PARA OS SEUS PASSEIOS E OS
NOSSOS AUTOCARROS PARA AS
— SUAS EXCURSÕES —

Gasolina, Óleos, Câmaras de ar e Pneus

Rua Almirante Reis, 7

Telefones: Porto, 20 427. Póvoa de Varzim, 39.
Espozendo, 89210. Braga, 3 089. Barcelos, 8419.

Viana do Castelo, 2454

PÓVOA DE VARZIM

Licínio Augusto Rodrigues Coelho

DESPACHOS nas ESTAÇÕES dos Caminhos
de Ferro e CAMIONAGEM

Escritório: SALA DOS DESPACHANTES—Largo da Estação
CAMPANHÃ — Telefone 53430

P O R T O

Francisco Costa & C.^a, Limitada

Especialidade em Bacalhau — Importações Directas

CASA FUNDADA EM 1912

IMPORTADORES ARMAZENISTAS DE MERCEARIA

Telefone 21286

175, Rua Mouzinho da Silveira, 179 — PORTO

Fábrica Eléctrica Mecânica de Cordoaria

IMPORTADORES-EXPORTADORES
QUINTAS & QUINTAS

Rua Patrão Sérgio, 49 // End. Teleg. «CORDAS»
Telefone 11 // Póvoa de Varzim

Filiais: Fábrica de Cordoaria, Leixões / Telef. 382-LEÇA
e POÇA DA BARCA — VILA DO CONDE

SECÇÃO COMERCIAL

Rua Conde S. Salvador, 106 / Telef. 221-1015 / Matosinhos

DEPÓSITOS:

MATOSINHOS-FIGUEIRA DA FOZ-OLHÃO

Rua dos Douradores, 177-2.º Esq.
Telefones: 2 59 62 — 2 90 80 — LISBOA

Cabos de sisal e de Manila — Amarras e Cabos de caí-ro — Cabos de linho, alcatroados e em branco — Fios para pesca de arrasto (3 e 4 cordões) — Fios de algodão em todas as grossuras — Fios da Ceifeira «ALA ARRIBA» — Fios de Cuba, etc. — Malhetas aramadas — Cabos mistos

Especialidade em:

CABOS DE ARAME DE AÇO
CABOS ALUMÍNIO AÇO (A. C. S. R.)

Fundição de Ferro e de outros metais
Construções metálicas e mecânicas
Reservatórios para todas as capacidades
Pontes rolantes, guindastes e guinchos
Decapagem e metalização



Fornecedores da C. P.

SONORTE

Sociedade de Estruturas Metálicas do Norte, SARL
Rua Justino Teixeira, 464 — Telef. 53145/6
PORTO

TRANSPORTES BARBAS

António Leal Barbas

Agência em Lisboa:

Nascimento, Pacheco & Simões

Rua Caminhos de Ferro, 134-1.º

Telefone: 84 59 23



Rua Pinto Bessa, 240 — Telefs. 53464-52745

PORTO



RESIDÊNCIA:

S. Romão do Coronado
Telefone 51

A. J. Gonçalves de Moraes, Lda.

Estabelecidos em 1894

Transitários e Agentes de Navegação



PORTO (Sede) — R. da Nova Alfândega, 18
Telef. 28741 (10 linhas)

LEIXÕES (Deleg.) — Doca n.º 1 — Telefone
Matosinhos 12

LISBOA (Filial) — Rua de S. Paulo, 26
Telef. 3 4943 (10 linhas)

Em Londres:

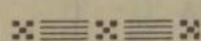
MORAES, DORLING (Shipping), Ltd.
The City Chambers-65A, Fenchurch Street,
LONDON E. C. 3.

Telegramas: AMORAS (todos os escritórios)

FÁBRICA TORREJANA DE AZEITES, LDA.

RIACHOS — Telefone Torres Novas 2107

Escritório em Lisboa: R. Barata Salgueiro, 15-1.º — Telef. 47154



===== Azeites Virgens e Refinados para Conservas, Consumo e Exportação =====
 sempre preferidos pela sua alta qualidade

MANUEL VIEIRA DA CRUZ & FILHOS, L.^{DA}

(CASA FUNDADA EM 1888)

Sede: **PRAIA DO RIBATEJO**

Fornecedores de **caixotaria** em tosco e aplainada para todas as embalagens. Madeiras de pinho para construção

FÁBRICAS DE SERRAÇÃO EM:

Praia — Pombal — Megófores — Luso Muge — S. Pedro do Sul

Telefone N.º 3 Telegramas: «VIEIRACRUZ»

PRAIA DO RIBATEJO

FÁBRICA DE CERÂMICA EXCELSIOR PAMPILHOSA

LACERDA, FIGUEIREDO & C.^A, L.^{DA}

FABRICA E ESCRITÓRIO
PAMPILHOSA DO BOTÃO

TELEFONE N.º 5

Telegramas: EXCELSIOR

Cerâmica de Souzelas, Lda. C Ê S O L

FÁBRICA DE LOUÇAS DOMÉSTICAS, FINAS, AZULEJOS DECORATIVOS E DE CONSTRUÇÃO — LOUÇAS SANITÁRIAS — REFRACTÁRIOS E MATERIAIS EM GRÉS

FÁBRICA, ESCRITÓRIO E ARMAZÉM
S O U Z E L A S
TELEFONE 7415

Espingardas DE CAÇA E RECREIO

Recebem-se como penhor na
CAIXA DE CRÉDITO CAUCIONADO

(Acomodações especiais)
Rua da Assunção, 88-1.º - Telef. 25334 - LISBOA

José de Sousa Cabecinha

INDUSTRIAL (RÁDIO-TÉCNICO)

Rua Conselheiro Bivar, n.º 113—Tel. 972

F A R O

Café Atlântico

Gerência e Exploração de

FERNANDO M. LEITÃO LOURENÇO

Serviço de Bifes — Doces regionais — Secção de Pastelaria e Tabacaria—O melhor em instalações e Serviço

Telefone 417

F A R O

«**PARALELO 38**» (Restaurante Regional)

Os mais apetitosos PETISCOS—OS MELHORES VINHOS
A MELHOR FREQUÊNCIA

Rua D. Filipa de Vilhena—**LOULÉ**

Telefone 98

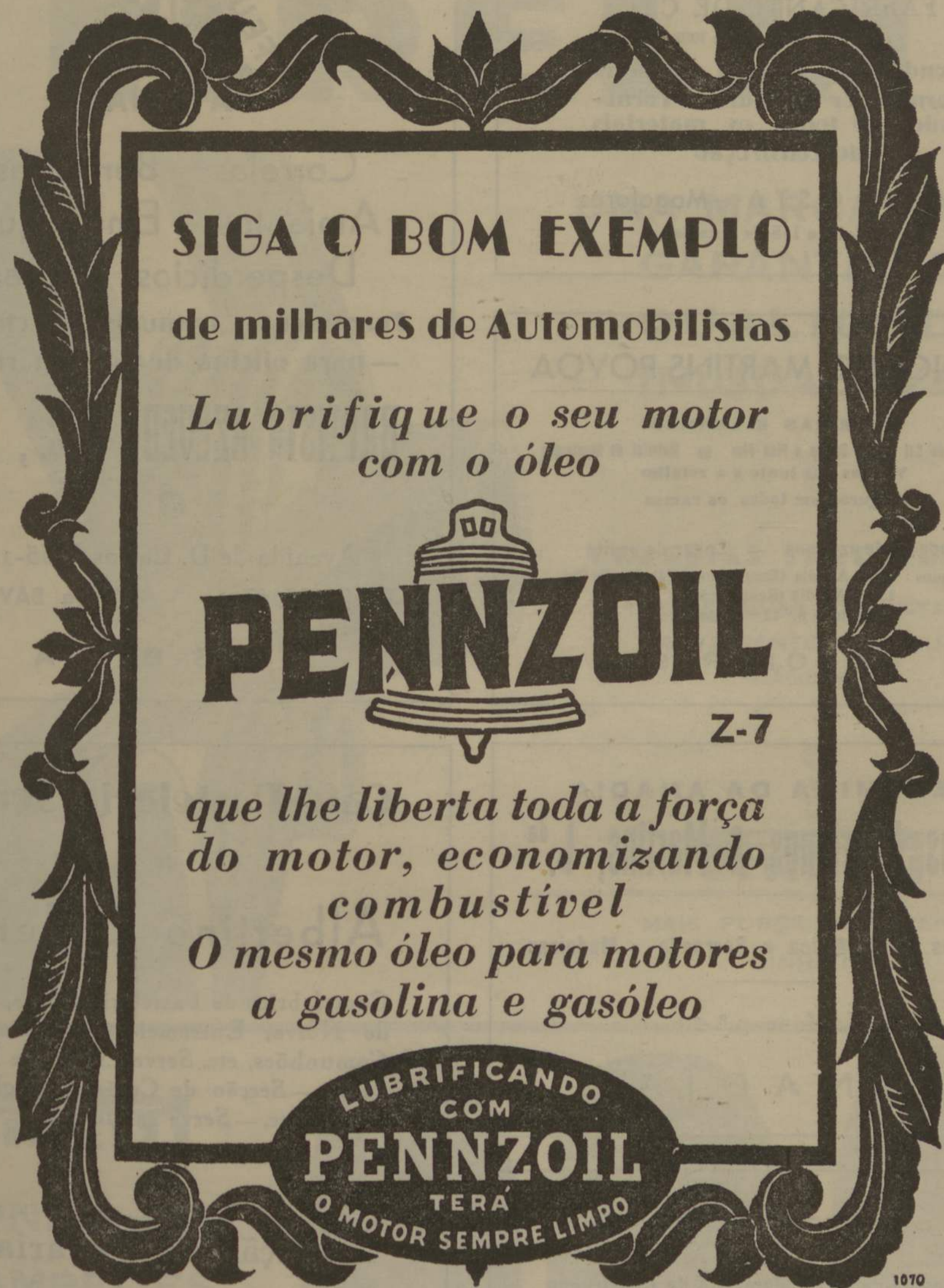
LAGINHA & RAMOS, L.^{DA}

Representante dos afamados relógios:

OMEGA, TISSOT, HERTIG, OLMA e AUREUS

Rua 5 de Outubro—Telef. 69

LOULÉ



SIGA O BOM EXEMPLO
de milhares de Automobilistas

*Lubrifique o seu motor
com o óleo*

PENNZOIL
Z-7

*que lhe liberta toda a força
do motor, economizando
combustível*

*O mesmo óleo para motores
a gasolina e gasóleo*

LUBRIFICANDO
COM
PENNZOIL
TERÁ
O MOTOR SEMPRE LIMPO

1070

Subagente no Norte:
Electro Central Vulcanizadora, Lda.
Praça D. João I, n.º 28 PORTO

Agentes Gerais: A. CONTRERAS, L.^{DA}
Rua Rodrigues Sampaio, 142 a 150
Telefs. 55423 e 46861 LISBOA

ALBANO JOÃO

FABRICANTE DE CAL

(Com sua fundação em 1936)

Vendas por junto e a retalho
Fornecedor de pedra * Forne-
cedor de todos os materiais
de construção

MALAPOSTA — Mogofores

Telefone 115 de Anadia

FRANCISCO MARTINS PÓVOA

MADEIRAS E LENHAS

Fabricante de Cal Parda, Branca e Fina Flor ■ Material da Construção

Vendas por junto e a retalho

Seguros em todos os ramos

Bagaço de azeitona — Lagar de azeite

Telefones: 139 - Anadia (Escritório e Fábrica de Cal.

153 - Anadia (Residência)

Apartado n.º 12 — Mogofores

MOGOFORES



Correias — Borrachas
Amiantos — Empanques
Desperdícios — Fibras
Ferramentas manuais e eléctricas
— para oficina de serralharia —

BAPTISTA AZEVEDO & C.^a, L.^{da}

Avenida de D. Carlos I, 55-1.º

Telef. 670667

Teleg. BAVARIA

L I S B O A

CERÂMICA DA ANADIA
Irmãos Henriques & Martins, L.^{da}

Produtos de Cerâmica * Serração * Madeiras

Telefone n.º 20

A N A D I A

José Faustino Ferzeira da Silva

Fabricante de Cal e Materiais de Construção

ENCARREGA-SE DO TRANSPORTE NAS SUAS CAMIONETES

Vendas por junto e a retalho

FORNOS DE CAL

MALAPOSTA — Mogofores

AGUADA DE BAIXO

Café-Pastelaria Serra

de

Albertino R. Serra

Com fabrico de Pastelarias finas, Bolo
de Noiva, Entremeios para anos e
Comunhões, etc. Serve Lanches e Ban-
quetes — Secção de Cafés e chocolates,
etc. — Serve sanduiches

**Secção de Padaria**

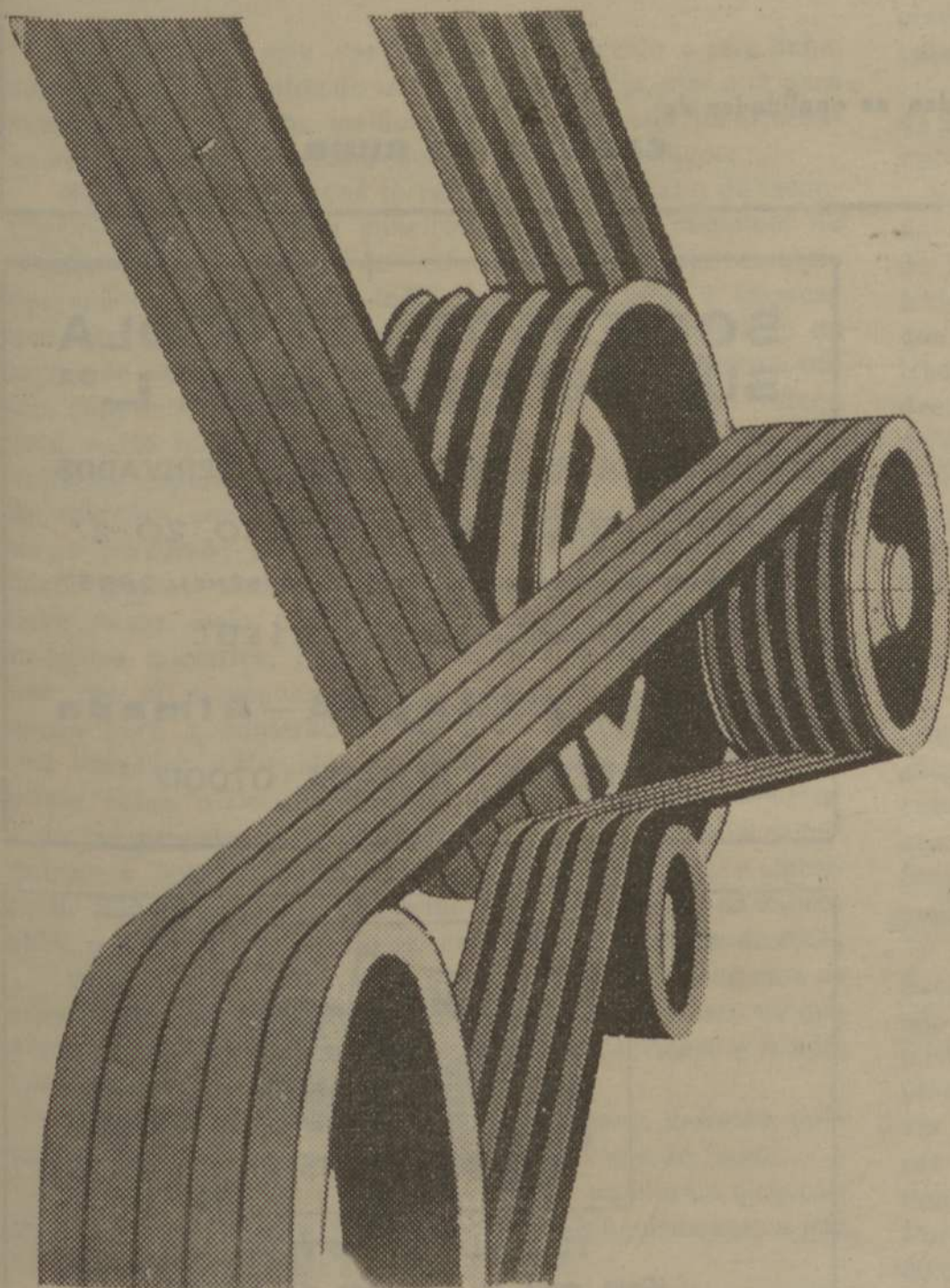
Com esmerado serviço de limpeza. Es-
pecialidades de pão espanhol, Regueifas,
Vianinhas, formas, etc.

Santa Comba Dão-gare

Telefone: 88268 - 88257

Unico diplomado no Distrito de Viseu em 16-7-957

PIRELLI



UMA MARCA QUE É
GARANTIA DE
QUALIDADE
INIGUALÁVEL



CORREIAS TRAPEZOIDAIS

INEXTENSIVAS AUMENTAM O
RENDIMENTO DAS SUAS
MÁQUINAS



PIRELLI

MAIS FORÇA POR MENOS
DINHEIRO

PIRELLI

O PNEU DOS
CAMPEÕES

ROBUSTO

FLEXÍVEL

SEGURO



Representantes: **R. S. CONTRERAS, L.^{DA}** — Rua do Telhal, 4-B

Telef. 29587 - 33400

Sociedade Insulana de Transportes Marítimos, Lda. LISBOA

Praça do Duque da Terceira, 24-2.º — Telefs. 26029 — 29725/6 — Teleg. «DEKADE» - LISBOA

Fornecedores de

CARVÃO — COQUE — ANTRACITE



Representante Exclusivo do

D. K. D. — Deutsches Kohlen Depot.
— Handels-gesellschaft m. b. H.

ESSEN

Exportadores de todas as qualidades de

CARVÕES DO RUHR

BUSCH

A MÁQUINA DE
TRICOTAR
INDISPENSÁVEL
NO LAR

DE MANEJO MUITO SIMPLES
SEM UTILIZAÇÃO DE PESOS
NEM PENTES SUPLEMENTARES

UMA VERDADEIRA
REVOLUÇÃO NA ARTE
DE TRICOTAR

PREÇO:

A DINHEIRO: ESC. 2.500\$00
A PRESTAÇÕES: ESC. 1.400\$00 DE
ENTRADA E 24 MENSALIDADES
DE ESC. 115\$00

APRENDIZAGEM GRÁTIS



BUSCH

NUNCA DEIXA CAIR MALHAS

Representantes:

AGÊNCIA COMERCIAL SUECA, LDA

Av. Fontes Pereira de Melo, 45 — LISBOA

Telef. 59181 (3 linhas)

SOCIEDADE VINÍCOLA SUL DE PORTUGAL, L.^{DA}

EXPORTADORES DE VINHOS E DERIVADOS

SEDE: PRAÇA DO MUNICÍPIO, 20, 2.º

TELEFONES: EXPEDIENTE 26552 — GERÊNCIA 29957

Endereço Telegráfico: VINISUL

ARMAZÉNS: **AREALVA — Almada**

TELEFONE: ALMADA 070017



TÉCNICO DE ÓPTICA

(Com mais de 20 anos de prática)

Executa todo o recetário médico da especialidade aos melhores preços.

SECÇÃO DE FOTOGRAFIA

Trav. de Santo António, 14-1.º

(ao lado dos Correios dos Restauradores)

LUMIAR



António Moreira Rato & Filhos, Lda.

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

CIMENTO TEJO

MÁRMORES — CANTARIAS

GRÉS — LOIÇA SANITÁRIA

Fibrocimento «NOVINCO»

Telefones: 60879-63708

Telegramas: Ratofilhos

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F

LISBOA

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Março de 1908)

A linha do Pocinho a Miranda

Por mais de uma vez nos temos referido a esta linha, considerada por muitos de minima importancia, mas que para nós constitui um dos melhoramentos que mais justificadamente se impõe á consideração dos poderes publicos.

Servir com uma linha ferrea um vasto planalto de incontestavel valor agricola e mineiro, privado por completo de communicações a ponto de nelle se manter um dialecto perfeitamente caracterizado, indicio de isolamento, é empresa que não deve soffrer dilação. E quando esse caminho de ferro, de verdadeiro fomento, vem trazer o seu tributo a outro, cuja construção absorveu enormes capitais e cujo trafego está muito longe de ter attingido o que razoavelmente ha direito de esperar; quando esse affluxo de trafego representa as relações com o Porto a 175 k do entroncamento, com um largo percurso; portanto, quando a linha a construir é de custo modico nenhum receio d'encargos não compensados deve haver. Pelo contrario: tudo aconselha uma rasgada e corajosa iniciativa, como foi a do Sr. Conde de Paçõ-Vieira, que não só consignou na lei de 1 de Julho de 1903 a auctorização para a construção por conta do Estado, mas removeu todas as difficuldades que em, eciam á construção da ponte sobre o Douro, principal obra da linha, e fez começar a do seu primeiro troço, Pocinho a Carviães, a que se seguiram a breve trecho os trabalhos entre Moncorvo e Carviães. São pois 31 k os que estão quasi concluidos, na subida para o planalto, vencendo-se um desnivel de cerca de 500^m.

Emquanto se construía o primeiro troço, prosseguiam os estudos da secção seguinte, Carviães a Brunhosinho de que acaba de ser aprovado o primeiro lanço, Carviães a Bruçô, com 26.780^m a' extensão.

O traçado d'esta secção está perfeitamente definido, pois tem de seguir a divisoria das aguas do Douro e do Sabôr.

De Carviães vai a directriz sempre na mesma direcção geral de nascente a poente, inflectindo-se ligeiramente a par de Lagoaça para tomar a direcção E N E.

Os alinhamentos rectos sommam 18.801^m,91 contra 7.978^m,09 em 55 curvas sendo 4 apenas do raio de 75^m,3 de 80^m,30 de 100^m e as restantes de 120^m a 840^m e havendo possibilidade de melhorar ainda na construção as de menor raio.

O minimo alinhamento recto é de 21^m,50 e maximo de 2.305^m,05.

Em perfil os patamares sommam 8.462^m, as rampas 12.250^m, os declives 6.070^m. De Carviães até Bruçô o traçado sóbe mais 131^m,21, achando-se ahi na altitude de 750^m.

Ha apenas 3 pendentes de inclinação superior a 20^{mm}, sommando 2.530^m.

São pois satisfatórias as condições do traçado, subordinadas á economia da construção, que se impõe numa linha secundaria.

Assim as terraplenagens attingem apenas 182.321^m dos quais 23.960^m vão a deposito, ou 6^m,808 por metro corrente. Os actuais sommam 171.555^m sendo 13.198^m obtidos por meio d'emprestimos. Das escavações, 83.221^m são em rocha dura, 33.605^m em rocha branda, e os restantes em terra franca e compacta.

As obras de arte são, como é natural, representadas por aqueductos e pontões, o maior dos quais méde apenas 2^m x 3^m de abertura.

Neste lanço ha duas estações de 4.^a classe, Carviães e

Lagoaça, e 2 apeadeiros com serviço de mercadorias, Macieirinha e Bruçô, attenta a pequena população das freguezias servidas, a saber:

Carviães	1.582 almas
Lagoaça	1.497 »
Bruçô	743 »

A importancia do orçamento é de 262.400\$000, correspondendo a uma média kilometrica de 9.790\$000 réis, susceptível ainda de redução em vista da segurança com que foram calculados os preços.

Entre Bruçô e Brunhosinho, extremo da secção ha cerca de 25 kilometros de traçado facil e com pequenas ondulações, visto que a cota do planalto se mantem quasi constante.

Na secção seguinte acentuam-se ainda mais as facilidades de construção, devendo o traçado encontrar a 20 kilometros de Brunhosinho, em Duas Igrejas, o troço de estrada construido a partir de Miranda. Nesse ponto pôde ficar a estação que sirva Miranda, a 8 kilometros da cidade, inflectindo-se o traçado em seguida para NO. a fim de se aproximar das pedreiras de marmore e alabastro de Santo Adrião das minas da Augueira e de servir o melhor possivel o concelho de Vimioso.

Achando-se Miranda á Beira do Douro, no extremo do planalto, não pode a linha ir até junto da cidade sem prejuizo d'aquelle concelho e das pedreiras.

Este ultimo troço de linha demanda, pois, minucioso reconhecimento prévio sob o ponto de vista economico, a fim de se assegurar á linha a maxima efficacia na sua acção de fomento e se conciliarem, pela melhor fórma, as pretensões encontradas e igualmente legitimas dos dois concelhos interessados. Esse mesmo reconhecimento indicará até onde convem prolongar a linha na direcção de Constantim, proximo da fronteira, visto não haver ligação prevista ali com a rede secundaria projectada em Espanha.

De Carviães a Villar Secco, a par das pedreiras de Santo Adrião ha por construir cerca de 80 kilometros, que não custarão mais de 700 contos. Admittindo que o rendimento proprio da linha dêsse apenas para as despesas d'exploração, o que não tem sucedido em nenhum dos troços da via estreita abertos, cujas receitas tem sido sempre superiores ás despesas, perguntaremos se o affluxo de trafego de uma linha de 110 kilometros, a do Douro, a 175 kilometros do Porto não dará logar a receitas que compensem o encargo de 40 contos annuaes, correspondentes ao custo de 80 kilometros a construir, isto sem falar no aumento da materia collectavel, nas economias em transportes e na incalculavel influencia que teria na economia de uma vasta região sem communicações d'especie alguma, a construção de uma linha de fomento.

Quanto mais se reflecte na funcção d'esta e nas circunstancias da construção, excepcionalmente facil, mais se nos arraiga no espirito a convicção da sua exequibilidade.

E' bom fazermos caminhos de ferro de penetração nas colonias africanas; mais urgente é, porém, chamar ao convivio da civilização um extenso planalto da metropole, fadado para larga prosperidade, desde que tenha fretes baratos.

J. Fernando de Souza

Os caminhos de ferro na Russia

Com o renascer da vida economica do grande imperio moscovita tornou a reviver a questão dos caminhos de ferro, actualmente a ordem do dia.

E com sobeja razão, pois que poucos paizes haverá onde os caminhos de ferro desempenhem um papel tão importante na vida nacional.

Naquelle vastissimo paiz, contendo uma população extraordinariamente disseminada, onde os centros de producção e de consumo estão separados por enormes distancias, o de-

envolvimento da sua rede ferroviaria constitue o meio unico de proporcionar a exploração das riquezas nacionaes, o desenvolvimento agricola, industrial e commercial.

Apesar das enormissimas despesas até hoje feitas com a construcção de caminhos de ferro, a Russia no actual momento está muito longe de possuir uma rede ferroviaria que corresponda ás suas necessidades immediatas.

E assim se explica a febril precipitação com que os moscovitas tratam de construir novas linhas.

De todos os projectos em vista, ha tres que o governo submetteu já á approvação da Duma e que esta lhe não negará por causa do seu enorme interesse não só politico, mas economico tambem, que não permitem a mais pequena delonga.

São os da linha do Amure, da linha de Odessa a Moscou e o desdobramento do Transiberiano. No primeiro e no ultimo, o interesse politico predomina sobre o interesse economico; no segundo é apenas o interesse economico que entra em jogo.

O grande porto do Mar Negro, Odessa, está ligado ao interior do imperio por uma unica linha, e essa mesma de defeituosa construcção. A linha agora projectada, ao mesmo tempo que atravessa os mais ricos centros de producção encurtará a distancia entre os dois pontos, através de 250 kilometros approximadamente. E nesta epoca em que o tempo vale tanto como o ouro, esta circumstancia representa de per si só um capital que de fórma alguma pôde ser despresado.

A realização dos projectos para o desenvolvimento da rede ferroviaria da Russia demanda, approximadamente, quatrocentos milhões de rublos, quantia de que o governo moscovita não pode fácilmente dispôr, mas que encontrará nos mercados estrangeiros, logo que seja sólidamente garantida.

Transporte de uma estação

Está sendo efectuada actualmente na Belgica uma obra colossal, por certo unica na Europa.

Trata-se nem mais nem menos do que transportar a estação de Anvers-Darse para vinte e cinco metros distante do ponto em que está a dar-lhe uma orientação que differe dez graus da que tem actualmente.

Para realizar a obra começou-se por soltar o edificio dos seus alicerces, para o que foi preciso uma força de 5.000 toneladas; o edificio pesa 3.000.

Depois foi collocado sobre quatorze grandes e resistentes vigas de aço. Trata-se agora de pôr sob estas vigas uns carris, e collocar entre uns e outros uns rodízios de aço com seis centimetros de diametro.

Assim será o edificio completo transportado para o novo local.

A obra fica tão cara como se a estação fosse toda construida de novo. A economia é só de tempo porque assim ganha-se dois annos.

Maravilhas da engenharia!



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

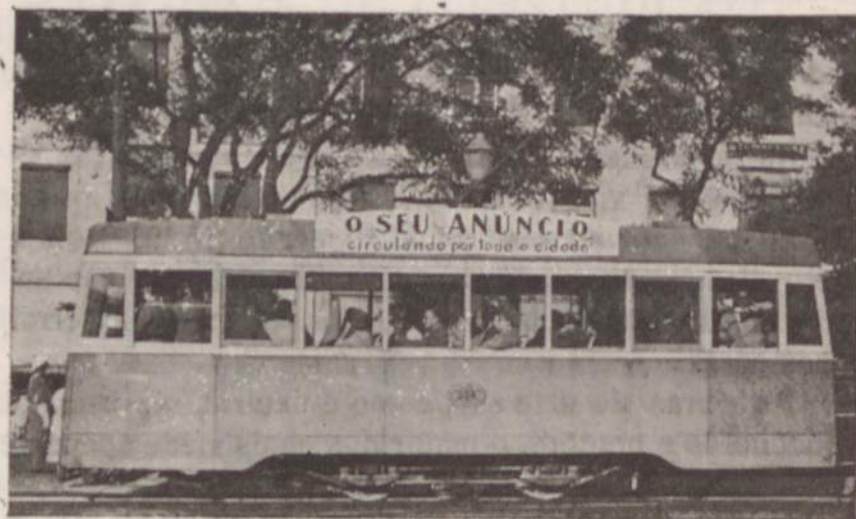
ECONÓMICOS E EFICIENTES

CONSULTE A

SECÇÃO DE PUBLICIDADE

CALÇADA DA BICA PEQUENA, 4

TELEFONE: 3 50 35





A MARCA PREFERIDA PELO COMÉRCIO
E INDÚSTRIA HÁ MAIS DE 225 ANOS

BÁSCULAS AUTOMÁTICAS,
BÁSCULAS DE PESAGEM CONTÍNUA,
BÁSCULAS DE DESCARGA AUTOMÁTICA,
BÁSCULAS DE PESAR CAMIÕES,
BÁSCULAS ENSACADORAS,
BÁSCULAS AÉREAS,
BÁSCULAS PARA PESAGENS COM PESOS
PREDETERMINADOS,
BÁSCULAS PARA PESAGENS DE VAGÕES DE
CAMINHOS DE FERRO,
BÁSCULAS COM PLATAFORMA COM GRA-
DES PARA PESAGEM DE GADOS,
BÁSCULAS E BALANÇAS PARA TODOS OS
FINS.

ORÇAMENTOS GRÁTIS. CONSULTEM A:

AVERY PORTUGUESA, L.^{DA}

Sede: LISBOA — Rua Braamcamp, 66-70 — Telef. 4 20 01
Filial: PORTO — Rua D. João IV, 23 — Telef. 2 21 44

Agências:

COIMBRA — Rua da Sofia, 164 — Telef. 4512
FUNCHAL — R. dos Ferreiros, 18 — Telef. 318.2286

M. RODRIGUES DA SILVA

ARMAZÉNS OMEGA
IMPORTAÇÃO ■ BICICLETAS ■ ACESSÓRIOS
Bicicletas Omega — Colossal — R. S. — Silva Alfa
Telegramas: «Omega» — Telefone n.º 19
SANGALHOS — (PORTUGAL)

Bento Peixoto & Lopes, Limitada

FERRO — AÇO — FERRAGENS

Telegramas: Arames — Telefones 20161 - 20162 — Estado 139

79, R. Mouzinho da Silveira, 83

PORTO

**REGIONAL VINICOLA
IVO NEVES**

ESPUMANTES NATURAIS — VINHOS DE MESA MADUROS E
VERDES — LICOROSOS — AGUARDENTES — LICORES SUPER-
FINOS — APERITIVOS E XAROPES

Apartado 14 — Teleg. «REGIONAL» — Telef. N.º 40 — Telef. Residência N.º 140
SANGALHOS — PORTUGAL

ARMAZÉM DE BICICLETAS E ACESSÓRIOS
CASTROS & MOURA, L.^{DA}

IMPORTADORES—REPRESENTANTES—DEPOSITÁRIOS

Representantes das Bicicletas Havila, Ibéria e Marvil

Vendedores das Bicicletas Rudge, Phillips e Hércules

Apartado 18
SANGALHOS

Telefone 36
Portugal

FONSECA, FILHO & C.^A, L.^{DA}

ARMAZENISTAS DE MERCEARIA

com FÁBRICA DE REFINAÇÃO DE AÇÚCAR

Telefone 22095

Telegramas: ASSUCARINA

RUA INFANTE D. HENRIQUE, 27-29 PORTO

CAVE CENTRAL DA BAIRRADA

VINHOS ESPUMOSOS—VINHOS DE MESA

VINHOS FINOS — LICORES — APERITIVOS

ANADIA

Telefone 28

SINDE & MONTEIRO, L.^{DA}

— ARMAZENISTAS DE MERCEARIA —

CÓDIGOS } A B C 6.ª edição || End. Teleg.º RIBEIRINHA
Bentley's

Telefone P P C 23267 — Telef. (Expediente) 30052

R. DE S. JOÃO, 70-72-72-A **PORTO**

JOÃO PINTO & IRMÃO

Rua da Ponte Nova, 9 — PORTO

Telefone 22592

Transportes e despachos nos Caminhos de Ferro

Serviços a Domicílio

PORTO—LISBOA

MIGUEL R. D'OLIVEIRA

Armazenista-Importador

Apartado 15 — SANGALHOS (Portugal)

Bicicletas das mais acreditadas marcas e Acessórios
em completo sortido

CARDOSO, SILVA & C.^A

Armazém de Mercearia—Depósito de Bacalhau

TELEFONE, 21751 — 20746, ESCRITÓRIO

54, Rua Mouzinho da Silveira, 56

PORTO

MIEIRO & FILHOS, L.^{DA}

IMPORTADORES—Bicicletas: Longines, Bremen e Triumph
Armazém de Bicicletas e Acessórios—Representantes-Depositários
Motorizadas NARVIK com motor ILO—RIXE montagem alemã
com motor SACHS — Apartado 7—SANGALHOS Telefone 17

A Empresa Têxtil de Barcelos, L.^{da}

Fábrica de Malhas «TEBE»

honra a Indústria Nacional, mercê do alto nível dos seus conceituados artigos

Esta modelar unidade fabril tem um artigo para cada gosto, um corte para cada corpo, um padrão para cada exigência... Eis o grande virtuosismo das inconfundíveis malhas T E B E.

A senhora elegante exige malhas T E B E. A senhora distinta usa só malhas T E B E. A senhora que trabalha adora as malhas T E B E.

O homem de estado, o médico, o advogado, o engenheiro, o industrial, o comerciante, o estudante, o trabalhador, enfim, todos, procuram nas malhas T E B E, a distinção e bom gosto aliados a um preço sem confronto.

Não é exagero dizer-se que, onde há um indivíduo, há malhas T E B E. Eis o valor substancial de uma das *melhores malhas do Mundo*... as malhas T E B E.

Fábrica de Malhas «TEBE»

BARCELOS — PORTUGAL — TELEF. 8385



PHOENIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES — 1782

1787 — A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal — 1958

Seguros contra FOGO, LUCROS CESSANTES, TREMOR DE TERRA, AGRÍCOLAS, QUEBRA DE VIDROS, AUTOMÓVEIS, RESPONSABILIDADE CIVIL, ACIDENTES PESSOAIS, MARÍTIMO E ROUBO

Agentes Gerais: JOÃO ARCHER & C.^A — PORTO

Em LISBOA: **COSTA DUARTE & LIMA, L.^{DA}**

Avenida da Liberdade, 42, 1.º - Esq.

Telefone: 26922

TECIL
Fábrica de Tecidos e Sacaria, Lda.

TELAS
Para a indústria corticeira
TECIDOS
Para enfardar, panos azeitona, etc.
SACARIA
Para todos os fins

Telefone 907 Telegramas JUTAS
Rua Dr. Cândido Guerreiro **FARO**

FÁBRICA DE TECIDOS DE LINHO,
JUTA E CINTAS

Manuel de Sousa Ignez

GROSSARIAS E SACARIA
De todas as Qualidades e Tamanhos

TELEFONE N.º 26

LOULÉ

José da Costa Guerreiro

Lagar de Azeite



Telefone 14

LOULÉ

Telefones N.ºs 155-324

Telegramas J A F

Caixa Postal 26

José Alexandre da Fonseca

CASA FUNDADA EM 1904

Cortiça em Prancha, Cortiça Virgem,
Aparas, Rolhas, Quadros, Bóias de Pesca, Etc.

Rua da Senhora da Saúde, 62 a 78

FARO

End. Tel. COSP FARO

TELEFONE 148

António Cosp & C.ª, L.ª
CORTIÇAS E TODOS OS SEUS DERIVADOS

Caixa Postal N.º 22

FARO — (Portugal)

Fábrica Portuguesa de Encerados, L.ª
FLORENTINO

Toldos (Confeção e Reparação) Barracas,
Encerados (Venda e Aluguer), Capas, Campismo

FÁBRICA:

71, Rua do Vale de Santo António, 73
Telefone 849385

LOJA DE VENDAS:

66, Rua Cais de Santarém, 66 — Telefone 24086

LISBOA

Companhia Industrial do Algarve
FARO

Apartado 3

Telefone 9

*Moagem, Massas Alimentícias
e Panificação Mecânica*

E. TORRES PINTO DA SILVA, L.ª

LISBOA

R. dos Duques de Bragança, 9, 3.º Esq.

Telefs. 2 3415, 2 3651

FARO - Portugal

Telef. Faro 87

FÁBRICA DE PORCELANA DA VISTA ALEGRE, LDA.

FUNDADA EM 1824

LOUÇA DE MESA ESPECIALMENTE ESTU-
DADA PARA HOTÉIS E RESTAURANTES

FORNECEDORA DA COMPANHIA DOS WAGONS-LITS

SEDE: — LARGO DO BARÃO DE QUINTELA, 3-1.º — LISBOA

TELEFONES: 32393 — 96

Empresa Electro Cerâmica

FÁBRICA NO CANDAL — VILA NOVA DE GAIA

Isoladores de alta e baixa tensão; pequena aparelhagem eléctrica de porcelana e baquelite; tubos isolantes.

Entre outros, produz os seguintes artigos:

- a) — Isoladores de porcelana para todas as aplicações, inclusive para as de Raio X de alta frequência.
- b) — Interruptores e comutadores «XAMAX» de báscula, silenciosos, apropriados para instalações eléctricas de habitações, escritórios, hospitais, casas de saúde, hotéis, etc.
- c) — Tubo plástico «POLIVOLT», próprio para protecção de condutores eléctricos em substituição do tubo de aço.
- d) — Tubo plástico «POLISANITE», indicado para esgotos e condução de líquidos, por ser inatacável pela maior parte dos ácidos e bases.

SEDE: — Largo do Barão de Quintela, 3-1.º — LISBOA

LIVRARIA BERTRAND

73, RUA GARRETT — LISBOA

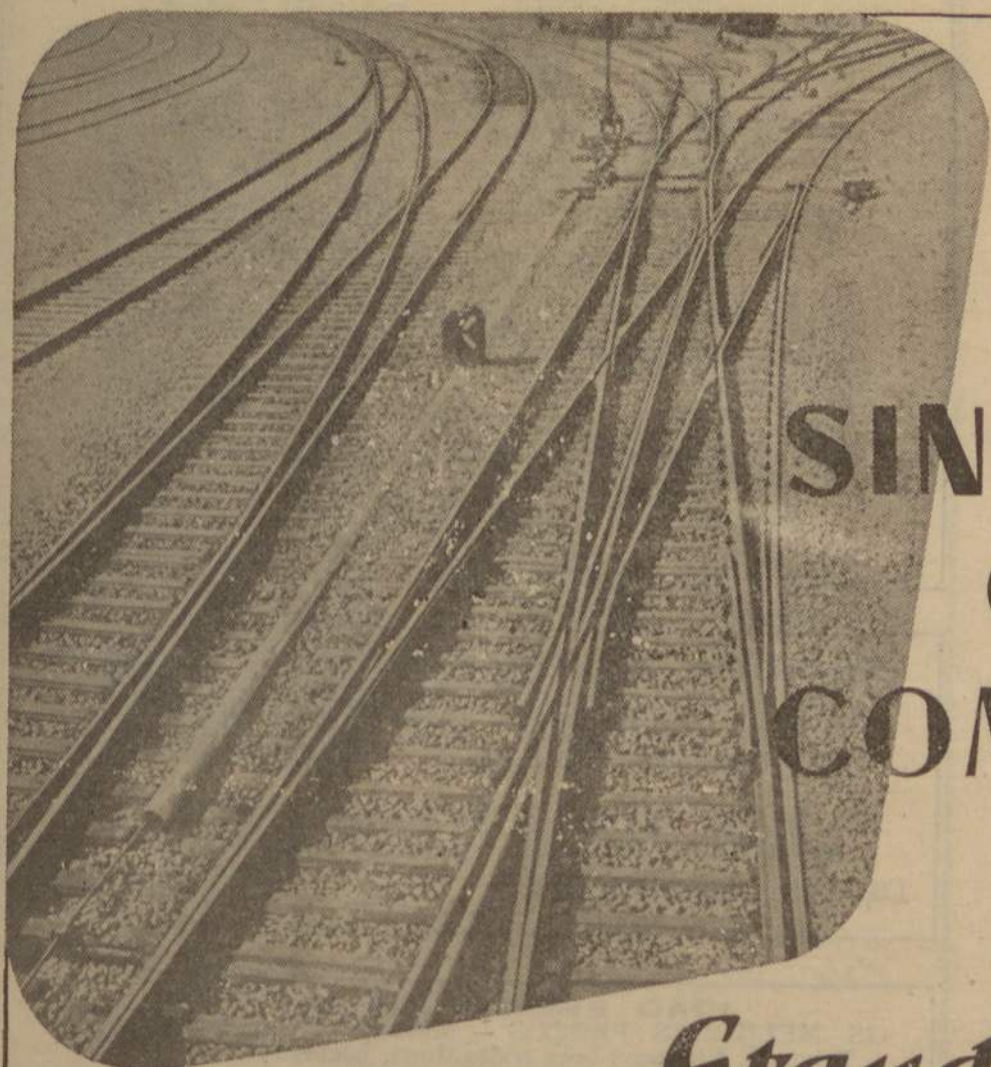
ENCONTRAM-SE À VENDA NAS SEGUINTEs ESTAÇÕES:

Lisboa — Terreiro do Paço
Porto — S. Bento
Entroncamento
Alfarelos
Coimbra
Régua
Faro
Barreiro

Barcelos
Guarda
Figueira da Foz
Campanhã
Vilar Formoso
Aveiro
Viana do Castelo
Pampilhosa do Botão

JORNAIS E PUBLICAÇÕES NACIONAIS E ESTRANGEIRAS
LIVROS POLICIAIS E ROMANCES NACIONAIS E ESTRANGEIROS
GUIAS E MAPAS MICHELIN

LIVRARIA INTERNACIONAL, PORTO



O GRUPO DE COMPANHIAS ASSOCIADAS DA
INTERNATIONAL TELEPHONE AND TELEGRAPH
COMPANY, NEW-YORK, LOCALIZADAS NOS ESTADOS
UNIDOS E NA EUROPA FABRICAM E FORNECEM
TODOS OS EQUIPAMENTOS NECESSÁRIOS PARA

SINALIZAÇÃO COMANDO E COMUNICAÇÕES

PARA CAMINHOS DE FERRO

SISTEMAS TELEFÓNICOS — «TRAIN DISPATCHING»
SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO E COMANDO
TELEIMPRESSORES, ETC.

Standard Electrica

SUCURSAL EM ANGOLA:

Rua Direita — Caixa Postal 758
LUANDA



AV. DA ÍNDIA LISBOA

FÁBRICAS TRIUNFO

S. A. R. L.

MOAGENS ■ MASSAS ■ BOLACHAS
e DESCASQUE DE ARROZ

Sede e Fábricas em Coimbra

LISBOA

PORTO

Rua do Comércio, 3

Rua Infante D. Henrique, 50

Telefone 2 8056

Telefone 2 146

A EXCELÊNCIA DOS SEUS PRODUTOS
SÃO O ORGULHO DA INDÚSTRIA NACIONAL

EMPRESA TEXTIL DE BARCELOS, L.^{DA}

Malhas TEBE—Passamanarias

Telefones 8385 — 8386 P. P. C.
22933 — Porto

Telegramas — TEBE

BARCELOS

Portugal

Fábrica Portuguesa de Encerados, L.^{da}

(FLORENTINO)

**Toldos, Barracas, Encerados
Capas, Campismo**

FÁBRICA:

71, Rua do Vale de Santo António, 73

Telef.: 849 385

LOJA DE VENDAS:

66, R. Cais de Santarém, 66

Telef.: 2 4086

BIDÕES E TAMBORES

em chapa de ferro preta ou galvanizada

Fabricantes:

SAPEM — Soc. An. Portuguesa de Embalagens Metálicas

Póvoa de Santa Iria

BIDÕES DE PORTUGAL, L.^{DA}

R. Pinheiro de Campanhã — PORTO

Delegação em Lisboa:

Rua dos Duques de Bragança, 9, 3.º E.

Telefones: 23415 — 23651 — 34049

FÁBRICA BARCELENSE

MEIAS NYLON PARA SENHORA
PEÚGAS PARA HOMEM
MEIAS SPORT PARA CRIANÇA
RENDAS DE ALGODÃO E SEDA

BARCELOS (Minho)

Portugal

Telegramas: CARDOFREI

Telefones: 22381
34793
Póvoa 059081

Cardoso Freire, L.^{da}

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Frutas Verdes e Secas; Produtos Hortícolas
Batatas de Semente e Consumo

ARMAZÉNS:

Póvoa de Santa Iria

SIDE:

Rua de S. João da Praça, 102, 104

LISBOA

Fábrica Cerâmica

DE

Cândido Pinheiro Durães

FUNDADA EM 1918

Louças Regionais e Artísticas

Exportação

Apartado n.º 16

End. Telegráfico: **Cerâmica**

Galegos, S. Martinho

BARCELOS — Portugal

FÁBRICA DE PRODUTOS DE CORTIÇA

Rolhas, Aparas, Virgem, Refugos, etc.

Sede: **SOUZELAS (Coimbra)**

TELEFONE 7414

Sêco, Santos & Coimbra, L.^{da}

Depósito: **BARQUINHA**

Telefone 6134

JOÃO PEREIRA DE ALMEIDA
OS MELHORES PREÇOS — Merceria, Chá, Café, Bolachas,
Tabacos, Vinhos Finos e de Mesa, Licores, Miudezas, Etc.
Oficina de Sapataria

SOUZELAS

COIMBRA

Cerâmica do Moinho de Vento, L.^{da}

EQUIPADA COM FIEIRA DE VÁCUO

Telefone n.º 6 234

VILA NOVA DA BARQUINHA

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal

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

ARMAZEM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Rua Luís Pinto Moitinho

(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. { 843391 / 92
842070

L I S B O A

Plásticos Rochas, Lda.

PLAROL

**Fábrica especializada na manu-
factura de plásticos por extrusão**

**Tubos de polietilene ■ Fios,
cordões, fitas perfis e tubos
de P V C e de acetato de celulose
para diversos fins ■ Mangueiras
para regas**

**ARTIGOS DE CONFECÇÃO — Batentes ■ Válvulas
para torneiras ■ Vedantes**

**ARTIGOS DE ALTA FREQUÊNCIA — Novidades
para Escritório ■ Brindes, Etc..**

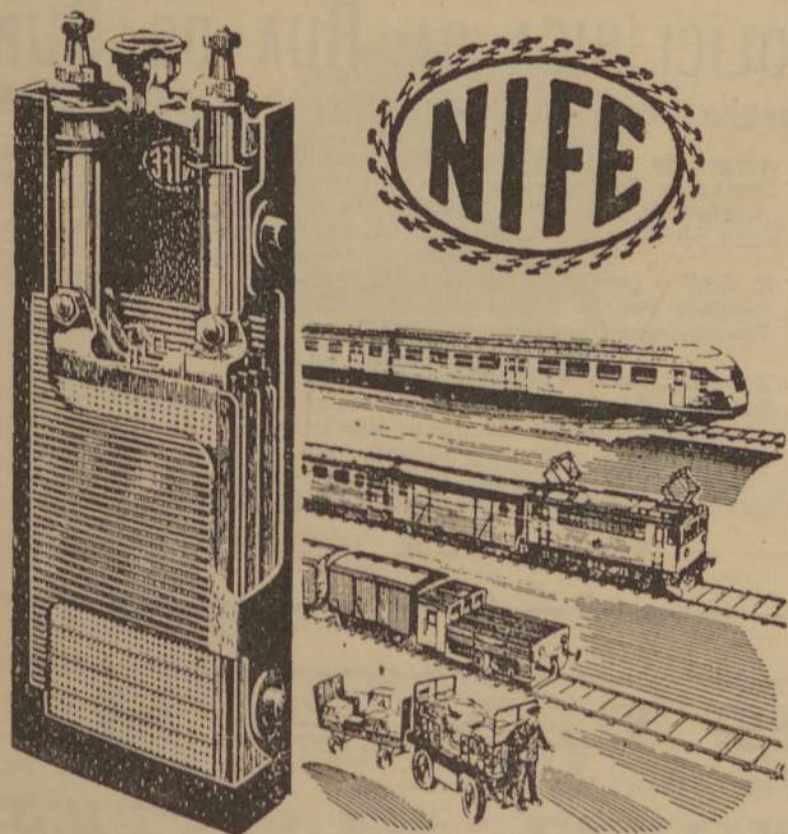
Fabrico de 1.^a qualidade

Avenida João XXI, 3 C e 3-D

Telef. 725302

End. Teleg. «PLAROL»

LISBOA - PORTUGAL



Baterias Alcalinas — Níquel — Cádmio

**INSTALAÇÕES DE LUZ FIXAS OU MÓVEIS
T. S. F., SINAIS DE ALARME, TELEFONE
E TELÉGRAFO, APARELHOS DE PRECISAO
E AINDA PARA:**

**ARRANQUE DE MOTORES DIESEL.
LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.**

Representantes Gerais:

J. COELHO PACHECO, LDA.

Rua Braamcamp, 90-94. Telef. 4 2188 — LISBOA

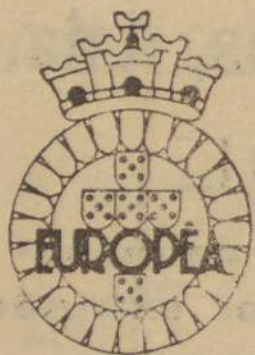
Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas
para passageiros e carga,
servindo as regiões de

**BENGUELA, HUAMBO
BIÉ, MOXICO E LUNDA
CONGO BELGA E RODÉSIAS
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA**

No Lobito: HOTEL TERMINUS (1.^a classe)



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

Capital: 7 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Telag. EUROPEA

TELEPHONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO. 40-LISBOA

WIESE & C.^A, L.^{DA}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea
Material circulante — Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias — Transbordadores
Locomotivas
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas
Parafusos, «crapauds» e tirafundos

MATERIAL FERROVIÁRIO

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone 3 4331



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

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

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

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

OURO — PRATAS ARTÍSTICAS — RELÓGIOS

BAETA

JOALHEIROS



65, Rua Aurea, 67 — LISBOA

PORTUGAL

TELEPHONE 2 6329

Telegr. BAETAS

FILIGRANAS — JÓIAS — PEDRAS PRECIOSAS

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—à 14 horas
Dr. Luís Malheiro — Pele e Sífilis — Consultas às 3.^{as} 5.^{as} 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 anorectais — 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

ANALISES CLINICAS

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

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

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) — LISBOA

Telefone 66 4972

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA
SALA DE JANTAR COM COZINHA
DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

Material eléctrico de alta qualidade

CONSTRUÇÃO SUÍÇA.

Representante para Portugal e ultramar da S. A. Brown Boveri et Cie.

Edouard Dalphin



Instalação de emissoras completas para radiofonia e radiotelegrafia. Instalações de ondas dirigidas. Fornecimento avulso de lâmpadas electrónicas para todos os usos industriais

III
ESCRITÓRIO

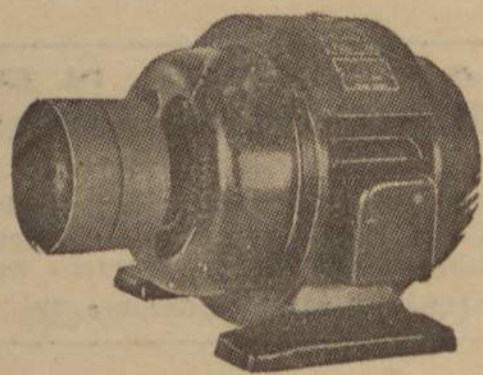
PALÁCIO DO COMÉRCIO

Rua de Sá da Bandeira. 481, 2.º

TELEFONE: 2 3 4 1 1

PORTO

III



MOTORES ELÉCTRICOS

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

DISJUNTORES

ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA
ALTA E BAIXA TENSÃO

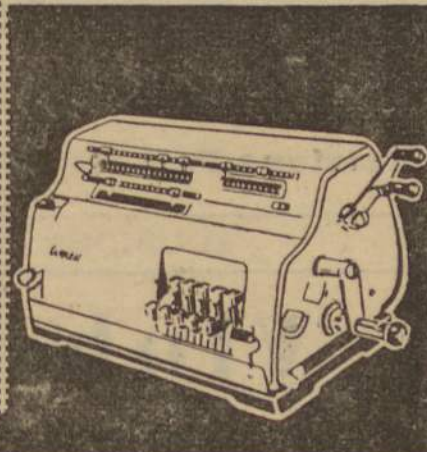
Sociedade Luso Eléctrica, L.^{da}

11, Calçada do Marquês de Abrantes, 13
Telef. 668061/5 (5 linhas) **LISBOA**

Everest

A CALCULADORA DE
DE 10 TECLAS
PARA TRABALHO
INTENSO !

COM
TRANSPORTE
DE RESULTADOS
ACUMULADOR
APAGADOR NA
ADIÇÃO



FUNCIONA SÓMENTE
COM A MÃO DIREITA

REPRESENTANTES :

AGÊNCIA COMERCIAL SUECA. LDA

Av. Fontes Pereira de Melo, 45 — LISBOA

Telef. 59181 (3 linhas)

Sociedade Alentejana, Lda.

FÁBRICA DE PRODUTOS PORCINOS

Banha, Chouriço de Carne, Morcela, Toucinho,
Paio, Unto e Especialidades fumadas

Rua Serpa Pinto, 96

Rua D. Jorge Mestre de S. Tiago, 1, 3, 5 e 7

Rua Gago Coutinho, 81 a 83

Telefone: 026161

MONTIJO-Portugal

**Tiago Augusto Alberto de Almeida
& Filhos, L.^{da}**

Fábrica de Produtos Porcinos

Engorda de gado suíno

SERVIÇOS AGRÍCOLAS

(Máquinas para Lavoura)

Telefone 026058

MONTIJO

(PORTUGAL)

Diogo da Cruz Ventura

MATADOURO INDUSTRIAL

Com distribuição ao domicílio para todo o País

*Toucinho — Unto — Paio Lombo — Salpicão
Farinheiras — Morcela e Chouriço Alentejano*

Tripa de porco para enchidos ao uso do Alentejo

Rua D. Augusto Pereira Coutinho, 12-14 Telefone 026382

Fábrica: Travessa do Alagar da Cera — Telefone 026575

MONTIJO



Américo Soares & Irmão, L.^{da}

Comércio Geral de Carnes e seus Derivados

SEDE: Mercado 24 de Julho, 29

ESCRITÓRIO E ARMAZÉM: 18-19 Praça de D. Luís, 20-21

Tel. 2 8675 LISBOA — FÁBRICA: Rua Joaquim de Almeida, 102

MALHADAS DE ENGORDA: Alto das Vinhas Grandes

Telefone 026206 — **MONTIJO**

Manuel Domingos Taneco

EXPLORAÇÃO AGRÍCOLA

Batatas de Semente e Consumo — Cereais,
Palhas e Adubos

Rua 28 de Maio, 1 — Rua João Pedro Iça, 91

Telefone P. B. X. 026164

MONTIJO

A MOBILÂNDIA

de ANDRÉ DO NASCIMENTO RAFAEL

Representante da acreditada casa BONSONO — Especialista em
COLCHÕES DE MOLAS, Sofás, Camas, Beliches, Etc.

Estofos, Decorações, Tapeçarias, e Tecidos para Estofos

Executam-se todos os consertos em MÓVEIS e ESTOFOS — Pegam Orçamentos

Telefone 026 166 Praça 5 de Outubro, 12 **MONTIJO**

JOSÉ BEATRIZ

FABRICANTE DE CORTIÇAS

Telefones 026 056 - 026 003

MONTIJO

Vinhos Rosa

F. Rosa & Irmão, Lda.

ARMAZÉM DE VINHOS E CEREAIS

Armazéns e Escritório

Rua 28 de Maio, 37 e 39 — Rua Central, 8, 15 e 15-A

Vinhos das melhores regiões do País

Montijo - Cartaxo - Poceirão - Almeirim, etc.

Telefone: 026 170 — Telegrámas ROSAS

MONTIJO

ARMAZÉNS DE MERCEARIAS RIBATEJENSE, LDA.

MERCEARIAS POR GROSSO — CEREAIS E LEGUMES

Telefone 0264 71

Rua Bulhão Pato, 82

MONTIJO

COSME BENITO SANCHEZ, LDA.

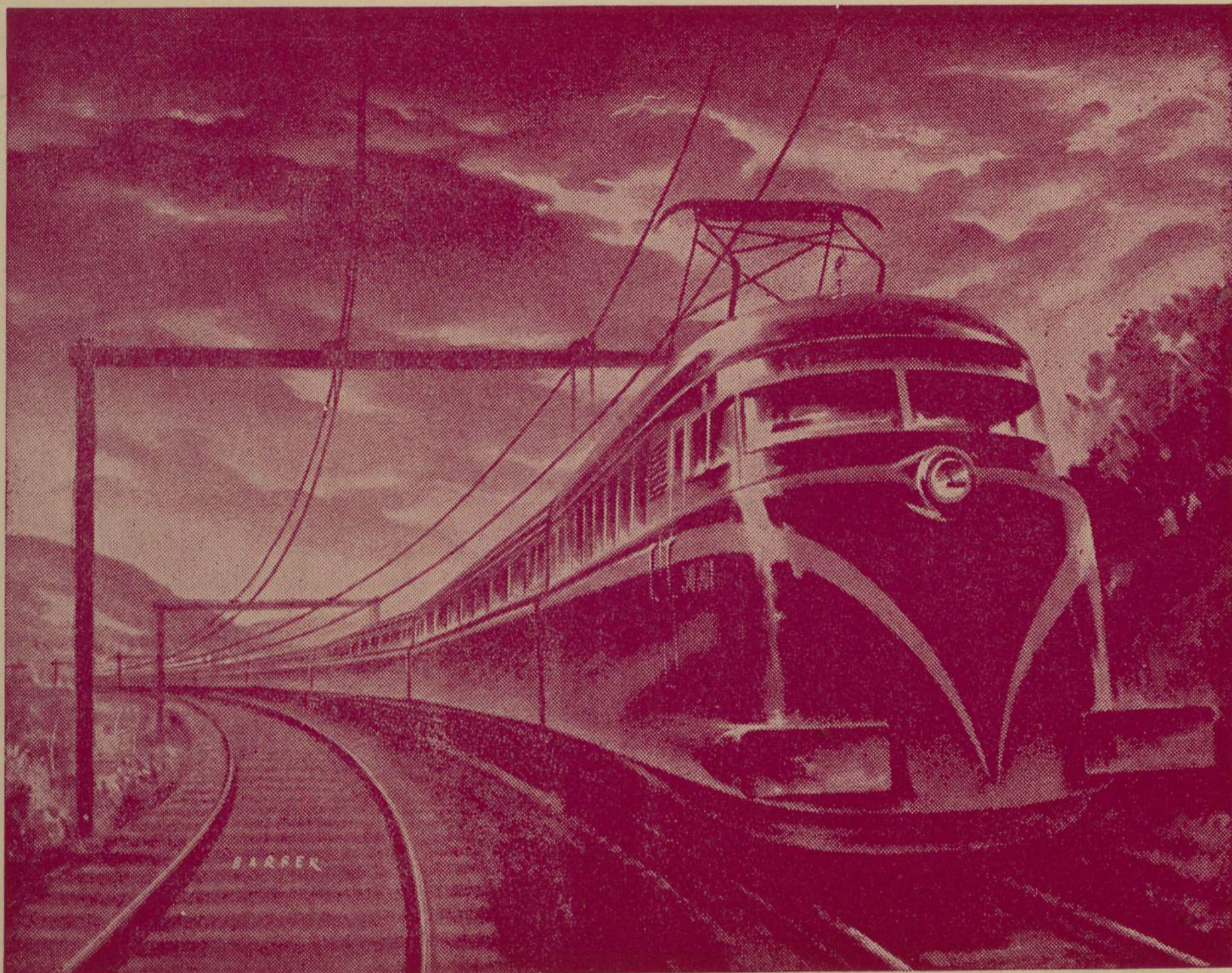
Armazém de Mercadorias — Telefone 026024

Rua José Joaquim Marques, 127 a 133 e Rua João Pedro Iça, 70 a 74 — **MONTIJO**

Café Restaurante Barral de DELMIRO QUEIMADELOS BARRAL

Os melhores Quartos — Bons Almoços — Jantares com televisão

Rua da Barrosa, 13 e 15 — Telefone 026202 — **MONTIJO**



Às redes de Caminhos de Ferro, Carros-Eléctricos e «Trolleybus»

Em muitas partes do mundo, vários trabalhos efectuados em empresas de Caminhos de Ferro electrificados, Carros-eléctricos e Trolleybuses, têm provado sem quaisquer restrições a eficiência dos Motores de Tracção da G. E. C., equipamento de controle, etc. — equipamento desenhado pelos engenheiros da Tracção da G. E. C., profundos conhecedores dos vários problemas que lhes são presentes, apoiados nos vastos recursos da grande organização que é a G. E. C.

Equipamento de Tracção Eléctrica



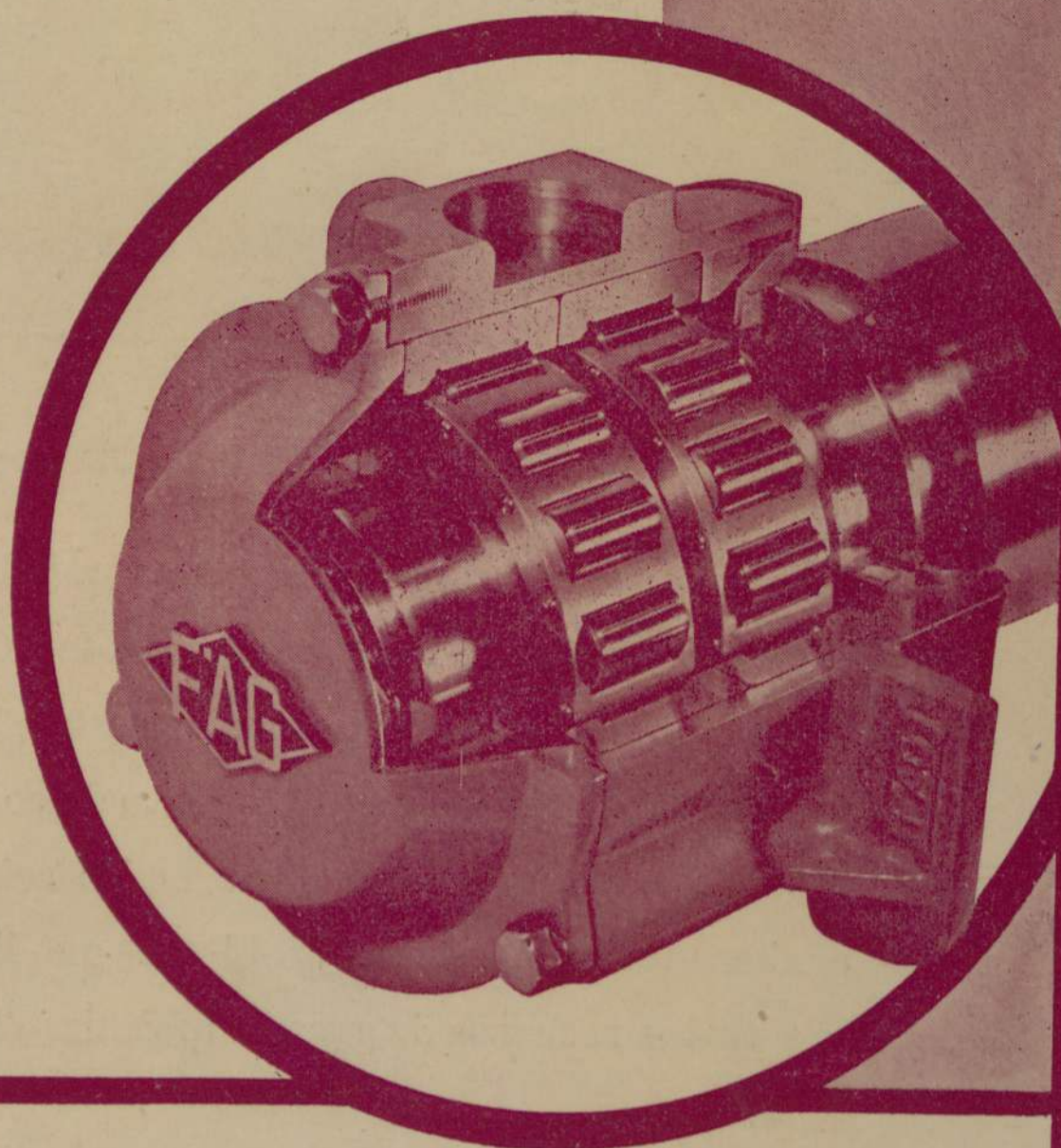
The General Electric Company Ltd. Magnet House, Kingsway, London, W. C. 2

Representantes em Portugal: — The Engineering Company of Portugal, Ltd.

Rua dos Remolares, 12-1.º

LISBOA

ROLAMENTOS FAG PARA TODOS OS FINS



**SOCIEDADE COMERCIAL
LUSO-COLUMBIA, L^{DA}**

PORTO

PRAÇA D. FILIPA DE LENCASTRE, 49
TELEF. 25838/9

End. Teleg. » LUSOCOLUMBIA «

LISBOA

RUA DO TELHAL, 8-C
TELEF. 35620