

11.º do 57.

CONTABILIDADE CENTRAL
ano 1945
26 JUN 1945

Lisboa, 1 de Junho de 1945

Número 1379

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

Comércio e Transporte / Economia e Finanças / Turismo

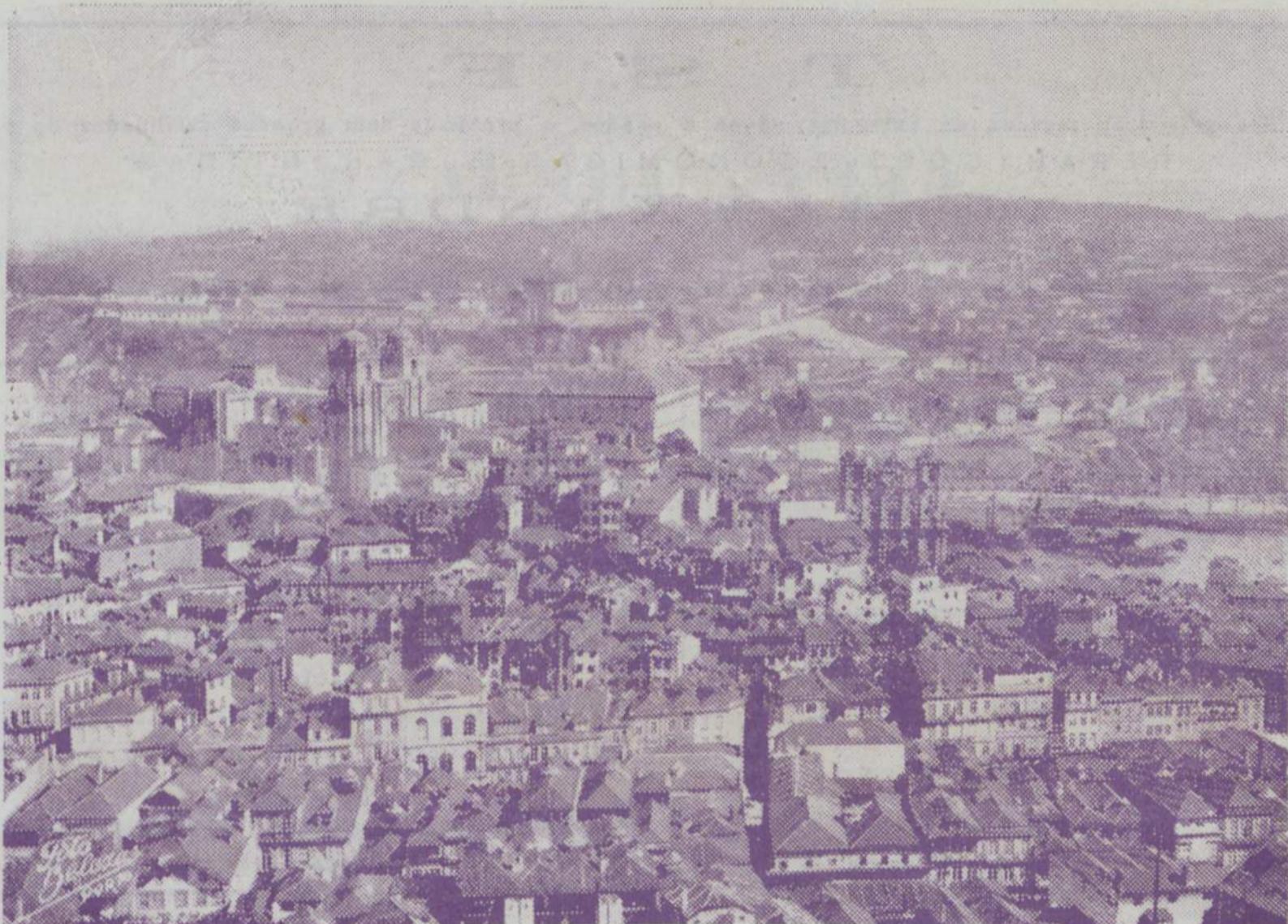
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas

Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria

CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



PORUTO—Visto da Torre dos Clérigos

(Cliché Beleza)

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

SÉDE EM LISBOA
LARGO DO QUINTELA, 3
COMITÉ DE LONDRES:
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros 1.347. Distância do Lobito à região mineira da Katanga: Quilómetros 1.800



Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha da casa para a execução dos seus trabalhos V. Ex.^a da uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L. DA
PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS
FIXE BEM
trabalhos de
FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRÁFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA

Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21227

T. S. F.

Aparelhos das primeiras marcas de categoria, novos e usados, a pronto e com grandes facilidades de pagamento
REPARAÇÕES ECONÓMICAS E GARANTIDAS

J. ALEXANDRE

R. Rafael de Andrade, 18, 1.^o

L I S B O A

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.^o — Telef. 26519

Dr. Armando Narciso — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações — às 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sifilis — às 6 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. Mendes Bello — Estômago, fígado e intestinos — às 4 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5,30 horas
Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese — às 2 horas
Dr. Alen Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas

ANALISES CLÍNICAS

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

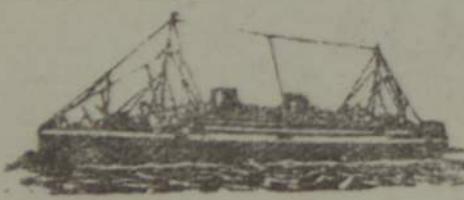
PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA
DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL
TELEFONE PRÁIA 4

Escrítorios — L. DO STEPHENS, 4-5 — LISBOA
Telegrams: SNADEK — LISBOA Telefone: 21868



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruña, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passageiros e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.^o Telefones: 23232-5-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.^o Telefones: 46001 (4 linhas). No Pórtico: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 20158; Direcção: 27520

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

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

1379

1 — JUNHO — 1945

ANO LVII

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

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

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

MIGUEL COELHO
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALO
Major HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Transportes Aéreos e Marítimos, pelo <i>Eng.^o Américo Vieira de Castro</i>	205
Sociedade de Geografia	207
Unificação de Horários nos Combóios	208
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i>	209
Câmara Corporativa	210
A Guerra e os Caminhos de Ferro	215
Imprensa	216
Repositório de assuntos referentes a Teatro e a Cinema, por <i>Miguel Coelho</i>	217
Engenheiro Carlos Santos	217
D. Gabriel Urigüen	217
Linhas Estrangeiras	217
Há 50 anos	218

TRANSPORTES AÉREOS

EM MARÍTIMOS

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

NÃO nos interessam as controvérsias sobre transportes aéreos no campo da política internacional, as quais começam já a tornar-se um pouco irritantes, e, sem dúvida, se azedarão após o termo das hostilidades. Nesse campo o problema complica-se pela facilidade com que os aviões atravessam sub-repticiamente as fronteiras de qualquer país. Pensamos, todavia, que, embora com dificuldade e com demora, se chegará a um acôrdo universalmente aceite, como é indispensável para o regular funcionamento desse novo e importantíssimo meio de transporte internacional.

Interessa-nos apenas o assunto nas suas repercuções sobre a economia mundial.

A questão do transporte de mercadorias por via aérea nem sequer foi ainda posta, pois não existe um só avião construído especialmente para esse serviço. Sobre élle, se existisse, naturalmente, se fariam as necessárias experiências. Qual é a capacidade mais conveniente para um avião de carga?! Qual é a velocidade mais económica?

Sobre estas duas questões de capital importância não há dados alguns. É, portanto, indispensável conhecer o custo aproximado do transporte de uma tonelada a uma milha de distância por via aérea.

As experiências com os actuais aviões de passageiros seriam pouco ilucidativas, como bem se comprehende.

Pode, todavia, prever-se desde já que o transporte de mercadorias ponderosas através dos ares, quando vier a ser possível, se tornará mais dispensioso do que pela via marítima, e para tanto não é necessário ser bom profeta.

E, assim como decorridos três decénios de esplêndido desenvolvimento do automobilismo, ainda hoje os transportes por estrada não podem competir com as vias férreas na condução de mercadorias ponderosas e pobres, também alguns decénios decorrerão antes que o preço do transporte dessas mercadorias por via aérea se aproxime do

preço do transporte das mesmas por via marítima — a via económica por excelência.

Mas, por certo, dentro em breve não faltarão idealistas, servidos por imaginações exaltadas, os quais nos dirão, com o apoio de números, adrede arranjados, que os aviões estão já em óptimas condições para concorrer com os navios no transporte de mercadorias.

Aguardemos êsses curiosos cálculos, os quais não devem demorar muito.

Vejamos agora os transportes de passageiros.

Antes da presente guerra chegavam-nos por vezes notícias da América — não muito documentadas, é certo — nas quais se asseverava que o preço dos transportes de passageiros por via aérea se aproximava do preço dos mesmos por caminho de ferro em 1.^a classe. Inclinamo-nos a julgá-las exactas. Deve haver uma velocidade comercial óptima para os aviões de passageiros mediante a qual possam concorrer com as vias férreas.

A via aérea, à parte a questão de segurança, a qual ainda não está resolvida, apresenta enormes vantagens para a condução de passageiros e está-lhe reservado um brilhante futuro, quando se não pense em efectuá-lo em aviões ultra-rápidos e arqui-luxuosos, rivais nos ares dos malogrados paquetes «Queen Mary» e «Normandie». Quanto ao transporte de mercadorias a questão, repetimos, nem sequer se apresentou ainda.

Passemos agora para o líquido elemento — a grande via por excelência para as grandes correntes do tráfego internacional. A economia, a regularidade e a boa organização deste tráfego terá capital importância na restauração da dessorada economia mundial.

O transporte de passageiros por via marítima é sempre mais ou menos remunerador, quando se não exagera o luxo nem a velocidade. Porém êsses transportes interessam muito às empresas transportadoras e muito pouco à economia do mundo. Ao contrário, os transportes de mercadorias interessam fundamentalmente, tanto as empresas de

navegação como à economia do globo. Devem, portanto, merecer a melhor atenção.

A capacidade mais económica dos navios de carga parece oscilar entre 10.000 e 15.000 toneladas.

Como é sabido o líquido elemento opõe feroz resistência às grandes velocidades. Os navios de carga têm de contentar-se com velocidades que não se afastem muito de 8 milhas por hora. Ridícula velocidade para os nossos dias, a qual a todos desagrada. Aos tripulantes com muita razão; aos armadores por desconhecimento do que seja uma exploração verdadeiramente económica na condução de mercadorias. Só os técnicos a aceitarão de bom grado.

As únicas vítimas são os tripulantes, por quanto o progresso não pode trazer-lhes o desaparecimento das longas e aborrecidas viagens marítimas. Para lhes minorar este inevitável incômodo deve nas modernas unidades reduzir-se ao mínimo a fadiga imposta às tripulações, usando de todos os recursos que a ciência e a técnica põem actualmente à disposição dos construtores e elevar ao máximo as comodidades, o conforto e as distrações oferecidas ás mesmas, sem luxo, naturalmente.

Não faltará, de-certo, quem suponha que a diminuição dos encargos de capital pela redução do número de unidades empregadas para a mesma tonelagem transportada, a baixa nas despesas com as tripulações pelo encurtamento da duração das viagens, a melhor utilização dos portos, a diminuição nas armazenagens, etc., etc., compensarão a despesa com o aumento de combustível nas unidades rápidas, tão atraentes. A verdade é, porém, muito diferente. Quando se passa de 8 para 15 milhas o acréscimo no custo da exploração é de tal ordem que o somatório de todas essas vantagens é insuficiente para lhe fazer face. Os paquetes extra-rápidos destruíram todos os optimismos a tal respeito. E, todavia, ao começar a utilização dêsses palácios flutuantes lemos por vezes lindos

cálculos sobre os lucros prováveis da sua exploração, a qual só trouxe prejuízos.

As novas unidades devem ser construídas empregando as novas formas das cavernas, tendentes a diminuir a resistência ao avanço sobre as águas, e os mais económicos propulsores conhecidos.

Quanto à necessidade de maiores reservas de mercadorias, em virtude da lentidão dos transportes pensamos que, quando a colaboração económica entre todos os povos se tornar efectiva, e o abastecimento dos mesmos estiver devidamente organizado, não deverá haver preocupações quanto à rapidez dos transportes. O que nesse capítulo se realizou durante a guerra deve ser muito mais fácil de conseguir em tempo de paz.

Esse caso — necessidade de condução rápida — só poderá apresentar-se quando se tratar de determinadas mercadorias às quais, ou pela sua precária conservação, ou pelas especiais condições de produção, não podem ser armazenadas em grandes quantidades.

O essencial é que os transportes marítimos se efectuem nas mais económicas condições possíveis.

A tal respeito, con quanto não estejamos bem documentados, temos a impressão de que muitos navios apressadamente construídos nos E. U. A. durante a guerra não se prestarão a uma exploração económica, circunstância que, se se verificar, virá ainda complicar a questão dos transportes marítimos depois do termo das hostilidades. Ao construir essas unidades os engenheiros só tinham em vista apressar a vitória dos aliados.

Todavia, êsses navios, em estado de novos, sejam quais forem as suas aptidões para uma exploração económica, não deixarão de entrar em concorrência com as marinhas mercantes dos outros países. O único recurso é contar com essa concorrência nas futuras construções ou aquisições, não exagerando a tonelagem das marinhas mercantes



Sociedade de Geografia

Ao nosso ilustre Membro do Conselho Directivo, sr. Coronel Lopes Galvão, foi conferido o título de secretário perpétuo daquela colectividade



Coronel LOPES GALVÃO

A Sociedade de Geografia de Lisboa, em reconhecimento pelos altos serviços prestados durante 12 anos àquela colectividade pelo seu ilustre secretário geral, sr. Coronel Lopes Galvão, conferiu-lhe no dia 19 de Maio e em sessão pública extraordinária o título de secretário perpétuo, distinção até hoje prestada a dois sócios — Luciano Cordeiro e Ernesto de Vasconcelos.

Presidiu à sessão o sr. Prof. dr. Moreira Júnior, ladeado pelos srs. drs. Pedroso Lima e António de Almeida, respectivamente presidente e secretário da direcção. Na assistência viam-se muitos dos melhores nomes do Exército e da Marinha, da magistratura e dos meios coloniais.

O sr. Professor dr. Moreira Júnior, depois de ter feito, em termos justos, o elogio do sr. Coronel Lopes Galvão que na África Oriental e Ocidental prestou altos serviços ao País, leu à assembleia a seguinte proposta:

«Em nome da Direcção da Sociedade de Geografia, como especial reconhecimento da sua simples dedicação à Sociedade e dos seus relevantes serviços a esta e à Pátria, e ainda em admiração pelos seus méritos e virtudes, proponho, em harmonia com o artigo 62.º dos estatutos, que seja conferido o título e cargo de secretário perpétuo da Sociedade de Geografia de Lisboa ao sr. Coronel Lopes Galvão, actual secretário geral, cujas funções, há doze anos, vem desempenhando com inexcável dedicação e proficiência.»

Esta proposta, a pedido do sr. juiz conselheiro dr. Sousa Monteiro, foi aprovada por aclamação.

Ao sr. Coronel Lopes Galvão, nosso ilustre amigo e Membro do Conselho Directivo da Gazeta dos Caminhos de Ferro, apresentamos os nossos cumprimentos de parabens por este acto de justiça aos seus altos méritos.

UNIFICAÇÃO DE HORÁRIOS NOS COMBÓIOS

NO «Lusitânia-Expresso», chegou a Lisboa, no dia 27 do mês findo, uma missão mixta de engenheiros franceses e espanhois que vêm a Portugal para, conjuntamente com as entidades ferroviárias portuguesas, unificar os horários de forma a dar maior rendimento ao movimento ferroviário entre Portugal-França-Espanha.

Os delegados chegados, na sua maioria acompanhados de senhoras de sua família, eram aguardados na estação do Rossio pelos srs.: engenheiros Branco Cabral, Lima Rêgo e Azevedo Nazareth, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; inspector Murta, dos Serviços de Turismo; Tenente-coronel do Estado Maior, Júlio de Abreu Campos, representante dos «Wagons-Lits», Guerra Maio, e Carlos d'Ornellas, Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que lhes foram apresentar as boas-vindas.

Alguns visitantes seguiram para o Estoril e outros foram assistir à tourada no Campo Pequeno.

No dia seguinte e sob a presidência do engenheiro Pereira Barata, teve lugar a primeira sessão de trabalhos, sobre «Serviço de Tráfego».

Os representantes à conferência são:

«Wagons-Lits»: André Widol, Director Geral de Exploração; Gaston Claud, Representante de Espanha; Tenente-coronel Abreu Campos, Representante em Portugal, e Lopez Jamar, adjunto.

Representação da S. W. C. F.: Engenheiros Darqueou, Director do Serviço Central de Movimento; Lorriot, chefe da Divisão de Viajeros; Lepine, chefe de Horários da Região Sudoeste; Ramé, chefe da Divisão de Viajeros (Comércio), e Ricau, representante do S. N. C. F. para Espanha e Portugal.

Representantes da R. E. N. F. E.: Engenheiros Nogués, chefe da Exploração; Bulto, chefe de Sub-divisão de Movimento; Gabriel Uriñen, chefe do Serviço de Itenerários; Macias, chefe da Divisão de Comércio; Alfonso, chefe adjunto de Turismo.

Pelos Caminhos de Ferro em Portugal: Engenheiros Pereira Barata, Lima Rêgo e Nazareth, pela C. P., e Engenheiros Fernando Arruda, director da Beira Alta, e Almeida Henriques, da mesma Companhia.

Vieram a Lisboa missões técnicas francesa e espanhola



Na Estação de Lisboa-Rossio, os delegados franceses e espanhóis, acompanhados de pessoas de família, recebem os cumprimentos dos delegados portugueses que lhes foram dar as boas-vindas

No dia 29, após o encerramento dos trabalhos, as missões ferroviárias acompanhadas pelos delegados portugueses foram recebidas às 12,30 pelo ilustre Ministro das Obras Públicas.

O engenheiro Pereira Barata, adjunto do Director Geral da C. P. fez a apresentação dos delegados estrangeiros, e disse da admiração que todos os presentes tinham pelo ilustre titular das Obras Públicas, desejando que continue à frente dos destinos dum Ministério que bem se interessa pelos progressos da Nação. Pede ao Ministro que lhe perdoe a simplicidade da visita e termina louvando a justiça como são tratados os assuntos ferroviários pelo Engenheiro Cancela de Abreu.

O Ministro, num improviso, diz do prazer com que recebe a visita dos delegados, alguns até que já conhece dos congressos ferroviários, e da sua gratidão por virem tratar das relações ferroviárias portuguesas entre vários países da Europa.

Faz votos por que das reuniões resultem os esforços e os primeiros passos no caminho da normalização dos serviços.— É preciso entrar em realizações — diz o Ministro. — Há muito que fazer no sentido de refazer as possibilidades do tráfego. Podem V. Ex.^{as} contar com toda a minha vontade e com as possibilidades que estiverem ao meu alcance. Faço votos porque espanhois e franceses tenham entre os portugueses boa estadia. Terminou por agradecer ao engenheiro Pereira Barata as saudações que lhe dirigiu e em língua francesa traduziu em síntese o seu discurso para que os delegados franceses pudessem compreender melhor o significado das suas palavras.

Ecos & Comentários

Por SABEL

Uma Rainha

QUANDO a França caiu, o Governo português convidou a última Rainha de Portugal, D. Amélia de Orleans, a recolher ao nosso país, para evitar que a Ilustre Senhora sofresse as privações que a grande nação iria atravessar. A Rainha agradeceu, mas não quis abandonar a França, recordando-se, certamente que em 1 de Fevereiro de 1908 um grupo de assassinos fez tomar para sempre seu marido e seu filho, vítimas de uma política ignobil e miserável que, desgradamente, se queria impôr no nosso país. E recordou-se certamente que seu filho — D. Manuel II — foi também vítima da imbecilidade e da ferocidade dos políticos de então.

Agora, depois da libertação da França, a Rainha D. Amélia aceitou o oferecimento e veio ajoelhar junto dos túmulos de seus filhos e de seu marido — recebendo também enternecedas provas de estima e de amizade vindas de pessoas humildes e de famílias titulares.

A Rainha D. Amélia deixou uma obra em Portugal — a «Assistência Nacional aos Tuberculosos» — que bem justifica, além de outros benefícios, o amor que tinha à terra portuguesa, e hoje, com 83 anos, depois de 35 de exílio, com que saudades a Rainha mártir entra na sua pátria — mas com o coração vestido de luto e com os olhos raios de lágrimas de dor e sofrimento.

O papel voltou a aumentar

SÃO os jornais da província — a chamada pequena imprensa — que dá o alarme de, mais uma vez, ter aumentado o preço do custo do papel.

O mercado português está inundado de papéis. Existem armazéns cheios de papel por essas vielas de Lisboa; chegam a Lisboa já, barcos com pasta e está a chegar um barco com papel sueco para um armazém da capital; para meados do mês que vem ainda são anunciados mais dois barcos com papel, barcos que estavam já preparados para sair antes de terminada a guerra na Europa.

A que título vem agora este aumento de 30% no papel de jornal?

Dizem os semanários da província:

«Se juntarmos a este aumento o dos salários dos tipógrafos, que passou de 22\$50 para 28\$50 cada dia, pode afirmar-se que a indústria gráfica está sendo agravada com encargos que somam

mais de 60% sobre o que pagava no início do ano decorrente.»

Isto são os pequenos jornais que barafustam — e com razão — para se manter e se vêem na necessidade de aumentar o preço das suas assinaturas.

E agora nós que sofremos os mesmos aumentos e que os salários regulam por 43 escudos diários, sem incluir a série infinita de contribuições e impostos para os patrões e parte também para os operários, sendo quase necessário um empregado especial para tratar de preencher impressos, etc., etc., etc.?

Nós, cá por casa, ainda não aumentámos um centavo no preço das assinaturas durante o período desta guerra, onde se deu o aumento do papel por cinco vezes e onde a vida duplicou numas coisas e triplicou noutras. E vamos fazer o possível para — se não vier outro agravio — mantermos os preços de assinatura que giram desde 1926.

Um caso de muita sorte

HÁ horas felizes na vida e disso se pode ufanar o sr. Manuel Francisco, de 60 anos, carregador no Sabugo, que veio há dias a Lisboa. De facto, não podia ser mais feliz aquela hora — o minuto magno dessa hora — em que foi visto entrar, a pé e só, no túnel do Rossio, em Campolide. E, como a pessoa que o viu entrar não conseguiu vê-lo sair, deu o devido alarme: «homem no túnel».

Daí resultou que o combóio que de Sintra chegou a Campolide às 9 horas, teve de fazer uma paragem «à espera do homem» e como este não aparecesse, recomeçou, pelo túnel dentro, vagarosa e cautelosamente, a interrompida marcha. Empregados da C. P. e passageiros munidos de archotes e lanternas, procuravam, anciosamente, acompanhado a pé a marcha lenta do combóio, o incauto «violador do túnel». Em certa altura, avistaram-no. Estava salvo. Mandaram-no subir para uma carruagem de 3.ª classe. Interrogado, confessou que se apeara em Campolide para fazer uma necessidade e que depois perdeu o combóio, resolvendo, por isso, fazer o resto do percurso até Lisboa, a pé. E não achou melhor e mais curta via do que aquela que se lhe escancarava na frente: o túnel. É claro que desconhecia o perigo a que se expunha, mas o que não é menos claro é que, se tivesse pensado um pouco, nunca teria deixado «caminhos por atalhos», que o mesmo é que dizer «estradas por túneis».

Nos seus longos 60 anos de vida, o sr. Manuel Francisco teve, pelo menos, uma hora feliz. Foi aquela em que o viram entrar no túnel. Se se tivesse esgueirado sem que ninguém se apercebesse disso, a estas horas, em vez desta local, estariamos redigindo uma notícia para a secção de necrologia ou — um «grave desastre no túnel do Rossio».

Há horas felizes, sem dúvida nenhuma.

Câmara Corporativa

Parecer acerca da proposta de lei n.º 96, sobre coordenação de transportes terrestres

A Câmara Corporativa, pelas suas secções de Transportes e turismo, Política e administração geral, Defesa nacional, Obras públicas e comunicações e Finanças e economia geral, a que foram agregados os dignos Procuradores Mário Borges, Joaquim Roque da Fonseca e Raúl de Sousa Ferreira, emite o seguinte parecer sobre a proposta de lei n.º 96, que procura assegurar a coordenação dos transportes terrestres:

O problema da coordenação dos transportes surge como uma consequência necessária da evolução que êles sofreram nos últimos vinte anos. Foi esta quase tam sensacional como a que já se deu quando os caminhos de ferro vieram substituir as antigas diligências e outros transportes hípmóveis.

O efeito dominante desta transformação moderna foi a extinção do monopólio dos caminhos de ferro, que poderá quando muito subsistir para a condução em vagões completos de cargas com um peso superior a 10 toneladas, sem esquecer ainda que, além de 200 toneladas, prevalece, quando possível, o transporte marítimo.

Em vez de gozarem da sólida situação que resultava da sua incomparável superioridade sobre os meios de transporte anteriormente conhecidos, viram-se os caminhos de ferro em luta com activas e importantes empresas exploradoras dos transportes em automóveis, os quais vieram pôr termo à tradicional preponderância da via férrea. Despertou uma concorrência nova, não só entre caminhos de ferro e automóveis, mas também entre estes, não sendo raro estabelecerem-se ao longo de uma linha férrea várias empresas de automóveis, que combatiam aquela e se digladiavam entre si. Observou-se como um facto novo a plethora dos meios de transportes, agravada ainda pela anarquia que presidiu ao seu inicial desenvolvimento.

Nem mesmo a luta tarifária permitia aos caminhos de ferro manterem-se normalmente, visto que os automóveis lhes levavam uma parte das receitas, que era a melhor parte. A par disso os automóveis viviam em plena liberdade, fixando as tarifas a seu belo prazer, escolhendo à vontade os itinerários e horários dos seus serviços, regulando livremente a freqüência destes. Ao passo que os caminhos de ferro mantinham o pesado encargo da conservação das suas linhas, os automóveis gozavam das estradas que o Estado constrói e conserva. Emfim, eram bem mais pesados os encargos tributários para os caminhos de ferro do que para os automóveis.

No seu discurso notável de 16 de Fevereiro de 1934, perante o Conselho Nacional Económico, dizia o Presidente Gaston Doumergue:

Ides ocupar-vos hoje da questão talvez mais grave que se pode formular perante a nossa economia: a dos

transportes. Ora, sem dúvida, nenhuma mostra actualmente maior desordem e nenhuma precisa mais de um activo espírito de conciliação e de uma vontade firme de execução para que se obtenha uma solução conforme aos interesses do país.

A desordem, meus senhores, não está no facto de os meios de transporte novos, nascidos do génio dos inventores, terem vindo tomar o seu lugar ao sol. É a lei do progresso, e ninguém pode pensar em a combater, visto que ela se traduz afinal num maior bem-estar para a humanidade. A desordem está no assustador desperdício dos dinheiros públicos que gera a desorganização dos transportes públicos. Veio o automóvel e, graças à boa qualidade das nossas estradas, qualidade que custa cara ao Tesouro, ofereceu aos clientes de numerosas linhas secundárias vantagens tais que os comboios se esvaziaram, se esvaziaram de passageiros e por vezes de mercadorias.

Mas noutras percursos o caminho de ferro conservou toda a vantagem do seu incomparável rendimento. Irá aproveitá-la?

Não, porque as suas tarifas são feitas de modo tal que, para sustentar a indústria, o comércio e a agricultura, consentem preços especialmente baixos, o que obriga a fazer pagar outros transportes dez, vinte ou trinta vezes o que custam, para procurar equilibrar os seus orçamentos.

E então, nas estradas paralelas à via férrea, os camiões, embora com um preço de custo mais elevado, tiram-lhe os seus tráfegos ricos...

Como aqui está brilhantemente delineada, a acuidade do problema deriva da circunstância de não ter aparecido uma nova forma de transporte, apta a substituir o anterior, como sucedeu com o caminho de ferro em relação à diligência: desta vez surge uma nova forma de transporte, que prejudica a antiga, é certo, mas que com ela tem de coexistir.

De facto a expansão notável do automóvel não permite suprimir o caminho de ferro, que continua a ser a indústria de transportes terrestres mais importante. Só ela permite a deslocação rápida e em grandes massas dos passageiros e das mercadorias. É a grande velocidade e o grande volume que geram a intensidade do tráfego.

Junta-se a isto os milhares de homens que emprega, os milhares de contos a que deu colocação e compreender-se-á o papel preponderante que a indústria ferroviária desempenha no conjunto nacional.

Existem em Portugal 2:821km,96 de linhas férreas de via larga e 760km,513 de linhas de via reduzida. Possuem as diversas empresas 490 locomotivas, 1:143 carruagens de pas-

sageiros e 10:236 vagões de mercadorias. O seu capital em acções e obrigações tem o valor nominal de 499:234.912\$40. Constituem, pois, os caminhos de ferro uma verba valiosa do activo nacional, que oportunamente reverterá para a posse do Estado e de que este não pode desinteressar-se.

Sobre essa indústria recaem pesados encargos. Sem falar nos tributos elevados que paga (só o imposto ferroviário representa 12 por cento da sua receita bruta), tem a seu cargo a onerosa conservação das suas linhas. Tem de manter em bom estado, sem economias possíveis, todo o seu material fixo e circulante. Tem de amortizar em prestações anuais as elevadíssimas somas gastas na sua instalação, que não têm confronto com as módicas quantias bastantes para instalar uma carreira de automóveis.

E pesam ainda sobre ela duras servidões legais. Todas as antigas leis, os contratos de concessão e respectivos códigos de encargos lhe acarretam múltiplas restrições e obrigações. Tem de manter um certo número de combóios diários, mesmo que circulem quase vazios. Tem de manter uma tarifa igual para todos os seus clientes, pois, quando a um concede qualquer favor especial, já não pode recusar a sua generalização a qualquer outro em igualdade de condições. Tem o dever de transportar tudo o que se apresentar. Está sujeita a uma minuciosa e severa fiscalização do Governo. É responsável pelas entregas das mercadorias dentro dos prazos fixados. Têm de pagar os juros dos elevados capitais que foram necessários para construir as suas rãdes.

Tudo isto tinha justificação e compeñação no exclusivismo do monopólio antigo, mas facilmente conduz à ruína empresas que a tudo continuam sujeitas e ao mesmo tempo são arrastadas para uma luta de concorrência.

Surge esta em tempos recentes com o automóvel, que veio combater a riqueza, em certo modo immobilizada, que os caminhos de ferro representavam. Tal concorrência ainda seria aceitável se se fizesse em condições de igualdade mas não foi isso o que sucedeu.

O automóvel entrou na luta com sensíveis vantagens. Discute-se se o preço do transporte é mais barato nêle do que no caminho de ferro. Na Bélgica foi a questão largamente controvertida. Parece dever concluir-se que o transporte em camiões pequenos tem um preço de custo muito superior ao dos caminhos de ferro, mas esse preço diminui à medida que aumenta a tonelagem do veículo. Com efeito, há sempre um motorista único, a relação da tara para o carregamento é tanto mais reduzida quanto maior fôr a capacidade da carga e geralmente o encargo tributário é relativamente menor para os grandes veículos. Ora o verdadeiro concorrente do caminho de ferro é o camião pesado, pois só com ele se efectuam transportes a grandes distâncias.

Mas, independentemente da diferença do preço do custo, o automóvel tem logo a inapreciável qualidade de fazer o transporte completo. Leva o passageiro do seu local de origem ao seu destino e a mercadoria da empresa produtora à casa do consumidor, sem transbordos e sem despesas e riscos de quebra inerentes. A economia da embalagem, que isto permite, é considerável, principalmente para as mercadorias frágeis ou de rápida deterioração, como as porcelanas, o peixe, os queijos, etc. Acresce a possibilidade de reduzir para o comércio os stocks e o capital nêles imobilizado pela rapidez com que chegam as remessas.

Mas ainda isto não é o mais grave. A maior queixa dos caminhos de ferro contra os automóveis e a mais justificada refere-se à faculdade que estes têm de escolher o seu tráfego. Guardam, pois, para si as mercadorias de transporte mais remuneradoras e abandonam aos caminhos de ferro as mercadorias pesadas e volumosas, que só suportam fretes baratos.

O facto é especialmente perigoso para os caminhos de ferro perante o seu regime tarifário e legal. Não lhes é lícito recusar o transporte de qualquer mercadoria, como o podem

fazer livremente os automóveis. Por isso estabeleciam fretes baixos, por vezes até inferiores ao preço de custo, para mercadorias de pequeno valor, o que era viável, por encontrarem uma compensação no preço dos transportes das mercadorias caras, às quais podiam exigir uma quantia elevada. Perante a nova situação criada a falta das mercadorias remuneradoras viria impor a elevação das tarifas para as matérias primas e produtos industriais vulgares. Sómente as indústrias não poderiam manter-se com esse agravamento de preço dos transportes. E assim os caminhos de ferro achavam-se perante um doloroso dilema: ou manter os fretes antigos, caminhando conscientemente para a própria ruína, ou causarem um desequilíbrio geral pela ruína da indústria nacional.

Acresce ainda a circunstância de que a viação automóvel pode escolher os melhores itinerários, repudiando todos os que sejam menos lucrativos. Transportando as mercadorias de porta a porta, reduziam, como já se disse, as despesas de manutenção das cargas e a sua quebra. Não tinham a obrigatoriedade do serviço, nem o dever de indemnizar os seus carregadores. Não lhes cumpria conservar as estradas em que circulavam. Estavam isentos de impostos para o Estado e de igual regalia gozavam os que utilizavam os seus serviços. Já reduzidas embora pela legislação posterior, ainda muitas destas vantagens persistem hoje.

A viação automóvel desenvolveu-se no nosso País rapidamente e tem hoje incontestável importância. As carreiras passaram de 596 em 1933 a 811 em 1944, sendo respectivamente 575 e 694 as de passageiros, 3 e 45 as de mercadorias e 19 e 72 as mistas. O seu desenvolvimento foi desigual nos diversos tipos.

Deminuíram as carreiras concorrentes, que passaram de 212 em 1933 a 151 em 1944, bem como as afluentes e concorrentes, que eram 62 em 1933 e são 44 em 1944.

Pelo contrário aumentaram acentuadamente as carreiras independentes, que se elevaram de 118 em 1933 a 364 em 1944, as afluentes que foram respectivamente 185 e 215, as concorrentes e independentes, que passaram de 7 para 26. As afluentes e independentes mantêm-se nas cifras de 12 e 11, quase sem alteração. Quanto aos percursos, as carreiras não concorrentes servem 12:073 quilómetros e as concorrentes 9:893 quilómetros.

O número de veículos empregados é de 1:372, sendo 1:162 para passageiros, 136 para mercadorias e 74 mistos. Em 1934 já havia 1:177 veículos, sendo 1:083 de passageiros, 52 de mercadorias e 42 mistos. O aumento não foi muito grande.

Quanto aos carros de aluguer existiam, em 1943, 2:524. e há 720 autorizados a fazer percursos superiores a 100 quilómetros.

Em 1934 havia 2:647 e podiam fazer os grandes percursos 326.

Não aumentou, pois, o número de carros, mas generalizaram-se as autorizações para percursos de mais de 100 quilómetros.

Mas, nem ao menos, com a decadência dos caminhos de ferro, contrastava uma grande prosperidade da indústria de transporte em automóveis. Raras foram as empresas que colheram bons resultados financeiros, só obtidos quando as favoreciam as circunstâncias, servindo grandes centros de população e percorrendo estradas de bom perfil. A maioria das empresas teve prejuízos e só se explica a sua fundação pelas facilidades de pagamento que lhes ofereciam os construtores de automóveis, pela ilusão de que as receitas diárias superiores às despesas também diárias traduziam um lucro e, por vezes, porque eram membros de uma mesma família que serviam de motoristas, de condutores e de empregados nos despachos, sem horas de trabalho fixadas, sem descansos regulares e com ínfimos salários.

Criou-se assim a situação presente. Sofreram os caminhos de ferro fortemente com as suas novas concorrentes e não tiraram estas grande benefício da mesma concorrência. Não se tratava de substituir uma forma de transporte mais antiquada por outra mais perfeita.

Trata-se de conter ambas, dentro do seu justo limite. Como dizia Rulot, o desenvolvimento sem peias do transporte em automóveis é um luxo, que só os países muito ricos e prósperos se poderão permitir. Ou, segundo uma frase muito conhecida, as países pequenos não são suficientemente ricos para suportarem uma duplicação de transportes.

Tais são os dados do complexo problema. Como tentar resolvê-lo?

O primeiro princípio a acatar é o da necessidade de manter as duas formas de transporte. Dizia, com razão, o Ministro belga Forthomme:

Cada uma das formas de transporte é útil. É absurdo julgar que qualquer delas não corresponde a necessidades determinadas e não presta serviços que só ela pode prestar... Aos que pensam que acabou o tempo dos caminhos de ferro bastará perguntar o que aconteceria a muitas das nossas indústrias, cujas matérias primas não podem ser transportadas senão em vagões e com tarifas extremamente reduzidas... É um êrro acreditar que uma forma de transporte desaparece rapidamente. A tracção hipomóvel, ultrapassada há cem anos pelo caminho de ferro, levou um século a chegar ao seu estado actual. E ainda para isso foi necessário o advento do motor a gasolina. É, pois, claramente a coordenação que se impõe, se não queremos deixar espraiar-se no domínio dos transportes, e por repercussão na economia nacional, uma perturbação cada vez mais onerosa.

Nem se pode consentir na ruína dos caminhos de ferro, nem dar ensejo a que êles tenham, para se manter, de elevar as tarifas das mercadorias volumosas e desvaliosas ou de recusar o seu transporte, soluções ambas insuportáveis para a economia nacional. Tampouco se podem condenar os transportes em automóveis, já auxiliares preciosos do comércio e da indústria.

Entre nós o Estado não pode deixar de ter isto em atenção e de encarar com profunda simpatia o desenvolvimento da viação automóvel, reconhecendo os grandes serviços que ela presta ao público e a sua incontrovertida utilidade para a economia nacional.

A prova de que os automóveis correspondem a uma necessidade real está na sua grande expansão, como a prova da utilidade dos caminhos de ferro está na sua capacidade de transportar grandes massas a grandes distâncias, a tarifas baixas e em quaisquer condições de tempo.

Portanto o que é necessário é criar um regime que permita o conveniente progresso de ambas as formas de transporte sem as deixar prejudicarem-se mútuamente.

No nosso País não temos a considerar sequer a situação das indústrias interessadas, como sucede nos países em que se fabricam automóveis ou material de caminhos de ferro. Pode dizer-se que entre nós todos os primeiros e grande parte do segundo são importados, como importados são para ambos os combustíveis e os óleos de lubrificação. Só à indústria propriamente de transportes temos pois de atender.

Mas, quanto a esta, podemos mesmo afirmar que não satisfaz a coordenação, que apenas assegure a coexistência das duas formas de transporte. É necessário assegurar ainda o seu desenvolvimento, lembrando-nos de que o volume dos transportes tende a crescer sempre. Os caminhos de ferro servirão de preferência os grandes centros e a sua influência favorecerá a concentração da população, ao passo que os automóveis trabalham em favor da descentralização, criando-se assim um equilíbrio.

Mas, surgirá porventura uma dúvida, ¿ não será a livre concorrência o melhor meio de assegurar o progresso das duas formas de transporte? ¿ Não fará ela reduzir o seu preço ao custo médio respectivo?

Ainda há de facto quem impugne a regulamentação legal nesta matéria e preconize os benefícios da livre concorrência de cada uma das duas formas de transporte no campo em que tivesse verdadeira superioridade. Para isso todas as restrições legais deveriam ser revogadas.

Mas não há o menor fundamento para supor que a livre concorrência levaria cada uma das formas de transporte a limitar-se ao seu terreno próprio. Logo surgiria provavelmente uma guerra de tarifas, que arruinaria ambos os contendores, na ânsia de conquistarem a área de exploração que ao outro deveria legítimamente pertencer. E perderia assim o público todas as garantias legais que hoje tem.

Já Colson demonstrara que em matéria de transporte o monopólio é a regra e a concorrência exceção e que esta não pode exercer aqui a sua função de reguladora dos preços, porque a natureza das causas impede que funcione o mecanismo que conduz a essa regulação, visto que nem se podem multiplicar as empresas, nem se podem reduzir o seu número e meios de acção.

A experiência confirma o princípio de que se não pode contar com a concorrência para obter um serviço barato para o público.

Dada a insuficiência da concorrência, forçoso é recorrer a uma regulamentação legal, que não seja funesta para nenhum ramo de transporte. Será uma obra árdua e ingrata, mas é indispensável adaptar os meios de transporte às necessidades reais do público. Só se conseguirá isso com uma legislação que não proteja uma forma de transporte à custa da outra, mas que faça desaparecer os duplos empregos e desperdícios, prejudiciais ao público.

Nem o regime do monopólio para uma das formas de transporte, nem o regime da concorrência livre, mas uma regulamentação prudente, que evite a competição desorde nada, que obste a que qualquer das formas de transporte possa arruinar a outra e que venha generalizar e, em certo modo, coroar acordos que já por vezes entre ambas se tem espontaneamente estabelecido.

Não se resolve o conflito certamente sacrificando os caminhos de ferro ou acorrentando os automóveis, mas criando a sua colaboração racional e pondo-os ambos ao serviço do País.

Criou-se em certo modo a prevenção de que a coordenação visa a proteger os caminhos de ferro, o que não é exacto. Trata-se apenas de estabelecer a igualdade de tratamento para as duas formas de transporte e de pôr termo à desigualdade que existe em desfavor dos caminhos de ferro e que é injusta desde que se estabeleceu a concorrência.

Animados destas ideias apareceram já na Europa vários sistemas de regulamentação legal.

Só não apareceu um único sistema que aceitasse a concorrência sem restrição.

O interesse fundamental do problema está em poder dispor em cada caso da forma de transporte mais barato. É a êle, e não ao interesse dos caminhos de ferro ou dos automóveis, que o legislador deve atender.

A verdadeira coordenação consiste em aproveitar a capacidade de cada forma de transporte ao máximo e em reservar a cada uma a função que lhe compete. A concorrência ruinosa para as empresas viria afinal a traduzir-se em prejuízo do público. O que há a procurar é a repartição do tráfego conforme as suas possibilidades técnicas. Para isso tem de intervir uma autoridade superior — a do Estado. Mas esta exerce-se á facilmente quando se defrontar com empresas sólidas, criadas nos termos da proposta e não com uma poeira de pequenas iniciativas, egoistas e deficientes. Nem a

estas seria legítimo impor as mesmas obrigações que se justificam perante quem já foi investido de um privilégio legal.

Até agora só os caminhos de ferro tinham o carácter de concessionários e de executores de um serviço público. De ora avante igual qualificação terão os automóveis de transporte colectivo. Só depois de estabelecida esta igualdade entre ambos êles se podem comparar e sujeitar a um limite legal inspirado num critério comum.

A mesma igualdade é necessária para que o público tenha para com as duas formas de transporte os mesmos direitos. E ainda é requerida para que êles possam prestar todos os serviços, a que os tornam aptos a sua natureza e as suas qualidades próprias.

Ora é precisamente neste critério igualitário que se inspira a presente proposta. O seu espírito não pode pois deixar de merecer plena aprovação.

Ninguém desconhecerá as dificuldades de uma boa solução, que resultam da complexidade do problema da organização dos transportes e das desencontradas reclamações que aparecem nesta matéria.

Queixam-se os caminhos de ferro das perdas que lhes traz a concorrência do automóvel. Protestam estes contra as limitações legais, que violam a sua independência e a sua liberdade. Pretende o público reservar para si a plena liberdade de escolha.

Perante estas dificuldades não se abandonou o Governo à política cómoda da abstenção, antes quis, com a presente proposta de lei, assegurar, no que dêle dependia, a prosperidade conjunta das duas formas de transporte.

É manifesta a oportunidade da iniciativa do Governo. Tanto os caminhos de ferro como os automóveis sofrem neste momento a forçada redução de actividade que impõem as circunstâncias derivadas da actual guerra. Carecem de se preparar para a grande expansão que devem tomar quando se der o regresso às condições normais. É pois neste momento, de relativa suspensão de actividade e de preparação para o futuro, que convém delinear os quadros, dentro dos quais se promoverá o progresso das duas formas de actividade transportadora.

A coordenação de transportes é de há muito desejada e reconhecida necessária. Fez-se uma larga experiência, durante cerca de quinze anos, de um regime de pouco ordenada concorrência e ela só serviu para mostrar a necessidade de lhe pôr termo.

Conhecida e louvada a orientação do Governo, segue-se ver como ela se traduz nas diversas bases que a proposta contém.

BASE I. — Prescrevendo a fusão de todas as empresas ferroviárias nacionais, consigna a proposta a adopção do princípio da concentração, vigente em quase todos os países, como o mostra o preâmbulo da mesma proposta.

Além dos casos já ali referidos podemos citar também o exemplo da Suíça. Esta já em 1897, resgatando as concessões existentes, substituiu a exploração única dos caminhos de ferro federais à de cinco companhias particulares. Daí proveio uma redução sensível nas despesas de administração e de conservação da linha e resultou o melhoramento da exploração pela unificação do material circulante, da sinalização, dos horários e das tarifas.

Nos Estados Unidos, em regime de livre concorrência e de extrema disseminação das empresas ferroviárias, constituíram-se entre estas *pools*, ampliados depois nas *Traffic Associations*, como meio indispensável de pôr termo à concorrência entre as companhias. É certo que as leis anti-trusts proibiram êsse acordos, mas posteriormente foi sob os auspícios do próprio Governo que se realizou o movimento de concentração ferroviária.

A fusão das empresas existentes garantirá eficazmente a melhor utilização do material circulante. Este poderá

passar de uma linha para a outra sem o embaraço das transmissões, e nos acordos internacionais haverá uma só empresa a contratar com o estrangeiro. Além disso melhorará pela concentração em poucas oficinas todo o serviço de reparações. Também a supressão das transmissões e a existência de um único horário, comum a todas as linhas, assegurará pela melhor forma a ligação entre elas.

A estas razões gerais, que abonam a tendência para a concentração, junta-se entre nós a conveniência especial de criar uma empresa forte e sólida, liberta das contingências que atormentam a vida das pequenas explorações. Só a ela se pode exigir o esforço reclamado para modernizar o serviço ferroviário, para realizar o largo programa requerido de melhoramentos materiais e para ter a possibilidade de obter para esse fim os amplos créditos indispensáveis.

Convirá, porém, que a fusão se limite às linhas de via larga ou que abranja igualmente as de via estreita? O problema suscitou dúvidas e foi largamente apreciado pelas secções incumbidas do estudo da proposta.

Efectivamente não é perfeita a solução de confiar a uma mesma entidade a exploração de linhas de via larga e de via estreita. Para estas a técnica da exploração a seguir é diferente e a sua fusão com as linhas de via larga não traz as vantagens que resultam da unidade destas. Não é, porém, aconselhável, pelas razões que o preâmbulo da proposta lucidamente expõe, unir numa só empresa de via estreita todas as linhas dessa bitola. Tal medida levaria a criar uma entidade, que, dada a dispersão das linhas, não obteria as vantagens que normalmente resultam da fusão e que, para sustentar uma exploração pouco lucrativa, teria decerto menos recursos do que a grande empresa única, prevista na proposta.

Haveria ainda a solução de deixar subsistir, nas condições actuais, as empresas exploradoras de via estreita. Mas todos sabem que é precária a sua condição e para algumas até evitada de sérias dificuldades. Delas não há a esperar, nem é legítimo exigir, o desenvolvimento de tráfego que ambiciona. Conservá-las equivaleria a deixar por resolver uma parte do problema ferroviário português, para o qual a presente proposta procura uma solução geral.

Parece, pois, que se impõe a solução nela perfilhada. Partindo do princípio de que é deficitária a exploração das linhas de via reduzida, mais facilmente poderá arcar com ela uma empresa poderosa, que explore simultaneamente outras linhas ricas, do que uma companhia modesta, que teria como único recurso a posse de todas ou de parte das linhas de via estreita.

Pode realizar-se a fusão preconizada, subsistindo as empresas actuais, como se fez em França. Aí as antigas empresas não foram liquidadas, mas perduraram como sociedades financeiras interessadas na nova sociedade, única concessionária. Tal regime será mantido até ao termo das concessões das empresas antigas. Até lá conservam a livre gerência do seu património próprio e têm uma participação na sociedade nacional, que se vai reduzindo em períodos sucessivos.

Julgou-se certamente mais fácil conseguir a fusão por este processo. Mas em França tratava-se de fundir uma rede do Estado e as de quatro empresas particulares, todas análogas na sua importância e organização, não havendo entre elas sensível diferença. Não sucede o mesmo entre nós. As actuais empresas têm importância muito diversa e é enorme a desproporção entre a Companhia Portuguesa, por exemplo, e as empresas de via reduzida. Não seria viável pô-las em pé de igualdade perante a nova companhia a constituir.

Decerto pensa, pois, o Governo em efectuar a fusão completa pela troca de acções e obrigações das antigas empresas por títulos correspondentes de uma nova sociedade ou por dinheiro, obtido com a emissão dos títulos da mesma.

Tratando-se de uma vasta operação, imposta por conveniência geral, afigura-se justo que dela não resultem encargos tributários. Para isso, sem dúvida, o Governo adotará as providências necessárias.

Além das duas soluções referidas há ainda uma terceira solução, que consistiria em deixar subsistir as actuais companhias com as suas concessões e todas elas encarregarem uma nova emprêsa da respectiva exploração. Esta fórmula tornaria mais fácil a operação delicada da fusão, mas a nova emprêsa, não titular da concessão, não poderia atingir o relévo de uma emprêsa única senhora de todas as linhas férreas do País, nem poderia aspirar a iguais facilidades de crédito. Como em todo o caso se vê da base I que o fim essencial que se pretende é a criação de uma só emprêsa exploradora, pode entender-se que o recurso a esta terceira solução não fica vedado ao Governo e que se considerará incluído nas medidas necessárias para conseguir o objectivo da unidade de exploração, a que expressamente se refere a mesma base.

Parece, todavia, ser intenção fundamental desta que o Estado possa impor a fusão se as emprêsas não lograrem acordar-se. É lógico que a fusão, reconhecida de conveniência pública, não possa ser impedida pela vontade ou até pelo capricho de uma simples emprêsa. Convida o Governo os interessados a entenderem-se livremente. Se não quiserem fazer, então terá o Governo de intervir e estabelecerá naturalmente as bases justas em que deverá assentar a valorização de cada emprêsa e, portanto, o lugar que lhe competirá na nova emprêsa a constituir. Dado o melindre que tal missão reveste, parece aconselhável que acerca dela seja ouvido o Conselho Superior de Transportes, referido na base X.

A unificação das concessões não é apenas uma consequência lógica da prevista fusão, mas obedece também a uma necessidade já reconhecida. Com o sistema agora em vigor o Estado receberia em datas diferentes as diversas linhas de uma mesma emprêsa, de modo que se daria o absurdo de já estar em poder do Estado parte da rede de uma companhia, enquanto esta continuava a explorar a outra parte. Para qualquer regime a estabelecer no fim das concessões actuais, que o Estado deve ter a plena liberdade de escolher, só lhe convém receber e dispor simultâneamente de toda a rede ferroviária do País.

Admitido o princípio da unificação, é de equidade que ela tome por base os prazos mais longos já admitidos, pois não haveria motivo para reduzir direitos já constantes das concessões e paralelos muitas vezes dos prazos fixados no plano de amortização das obrigações emitidas. Mas convirá ir além disso. É necessário que se realize um largo programa de renovação e aperfeiçoamento material dos caminhos de ferro, o que exigirá a mobilização de capitais avultados. Se fôr curto o prazo dentro do qual êles terão de ser reembolsados, maior será o encargo anual respectivo e, como êste constitue um ónus inadiável da exploração, mais cara esta se tornará em prejuízo da economia nacional.

Admite-se também com justo motivo que fiquem exceptuadas da fusão pequenas linhas ou ramais que pelas suas condições próprias careçam de normas especiais de exploração e detarifas diferentes das da rede geral.

É um caso que facilmente sucederá na prática e a que é justo atender. Podem, por exemplo, interessados no serviço de uma querer proceder à sua electrificação e reunir para isso os capitais necessários. Todavia, a emprêsa concessionária recusar-se-á porventura a fazer essa transformação da linha, por não a considerar vantajosa. Mas poderá concordar em ceder a respectiva exploração ao referido grupo. Assim se dará a satisfação a todos. Como êste, outros casos se podem figurar que justifiquem as excepções previstas pela proposta.

Na aplicação do § 2.º parece, porém, que ainda se devem

distinguir dois casos. Podem as concessões das linhas passar para nova emprêsa constituída nos termos da base I, embora se mantenham ou façam contratos que deleguem noutra entidade a sua exploração, ou pode mesmo a concessão das linhas nem chegar a passar para a nova emprêsa. Não estão ambas as hipóteses previstas na redacção do § 2.º, pois as palavras «mediante contratos de arrendamento em que o Estado intervirá» nem compreendem arrendamentos já feitos nem permitem que se deixe de fazer a transferência da concessão. Ora as duas hipóteses ficariam claramente permitidas, como convém, se se eliminasse a frase citada. É o que se sugere, visto que o Estado terá necessariamente de intervir para que se possa dar transferência da concessão ou da exploração.

BASE II — Efectuada a fusão de linhas de via larga e de via estreita concedidas a emprêsas particulares, não se compreenderia que dela fôsse exceptuada a antiga rede do Estado. Nem tampouco seria de admitir que ela ficasse no regime de arrendamento e não da concessão como as demais.

Esta rede faz parte, como todas as outras, do domínio público e tanto como elas pode e deve ser objecto de concessão. Se o não fôsse, quebrar-se-ia a unidade de regime que a proposta acentuadamente pretende estabelecer.

Encara a proposta a possibilidade de o novo regime das linhas do Estado resultar de uma concessão feita à actual emprêsa arrendatária ou à nova emprêsa a constituir pela fusão prevista na base I. Como há efectivamente questões financeiras pendentes entre aquela emprêsa arrendatária e o Estado, derivadas do contrato de 1927, convém dar ao Governo a liberdade de escolher o melhor processo para a sua liquidação. Pode haver realmente vantagem em que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses entre na fusão já como concessionária das antigas linhas do Estado, libertando a nova sociedade de uma melindrosa arrumação de contas relativas a um período passado.

A disposição da base II é, pois, mera e lógica consequência do que se preceitua na base I.

BASE III — A unificação de tarifas prevista nesta base permitirá realizar a reforma tarifária de há muito desejada entre nós. É indispensável que a tarifa contenha condições de aplicação e uma relação de preços, tam fáceis de compreender pelo público como de cómoda aplicação pelos funcionários dos caminhos de ferro.

Não pretenderá certamente o Governo uma elevação de tarifas prejudicial à economia nacional, mas é natural que procure corrigir e porventura subdividir a classificação das mercadorias e verificar as que podem e devem suportar ligeiro aumento de encargos. Mudou sensivelmente o valor de muitas mercadorias e é natural que se modernizem tarifas já antigas.

Além disso as tarifas nas linhas do Estado eram geralmente mais elevadas do que nas outras linhas, de modo que haverá a fazer correções numas e noutras para se chegar a uma média razoável, que sirva de base à tarifa única agora projectada.

Da aplicação de uma tarifa única corrida, exceptua-se apenas o caso de transbordo entre linhas de bitola diferente. Intervêm ali necessariamente operações de carga que têm de ser suportadas pela mercadoria. De outro modo em igual percurso as mercadorias vindas das linhas de via estreita ou a elas destinadas renderiam menos do que as que só percorressem linhas de uma só bitola, o que não tem plausível fundamento.

(Conclue no próximo número)

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

C XVI

De Paris, a «R.» informa:

Os caças-bombardeiros dos aliados atacaram transportes em caminhos de ferro e estradas, numa extensa área desde Amersfoort, na Holanda, até Bremen na Alemanha.

— A «R.», no seu comunicado de Londres, diz: Num grande avanço, no sector setentrional, a 4.^a divisão blindada canadiana tomou Groeningen-Zwolle, praticamente a última linha da Alemanha para a Holanda ocidental.

— De Londres, a «R.» comunica: Os «Ratos do deserto», rompendo através da estrada e via férrea Osnabrück-Bremen, em vasta frente, estão a progredir em terreno aberto e aproximam-se da estrada Minden-Bremen.

— A «U. P.», no seu comunicado de Paris, informa: As fôrças do 8.^º Exército americano, depois de ocupação de Beyreuth, avançaram 11 quilómetros e apoderaram-se de numerosas localidades e de três estações de caminho de ferro.

— De Londres a «R.» informa, no seu comunicado de 17 abril: Os últimos números publicados pelo S. Q. G. A., indicam que as fôrças aéreas dos aliados destruíram 879 aviões alemães supondo-se, porém, que este número sensacional seja muito superior, quando se conhecerem pormenores completos.

O maior número de aviões destruidos em um só dia foi de 800 aparelhos pousados, quando de um ataque do 8.^º Corpo da Aviação Americana às instalações ferroviárias em volta de Regensburg.

— A «R.», no seu comunicado de Londres, em 17 de Abril, informa: Ontem à noite, aviões do Comando de Bombardeiros voltaram a sobrevoar território inimigo, tendo como principais objectivos dos seus ataques instalações ferroviárias em ambos os lados da fronteira da Alemanha com a Checo-Eslováquia.

— A «U. P.», informando dos arredores de Leipzig, diz: Elementos da 69.^a divisão de infantaria estão a lutar a cerca de 8 quilómetros da cidade. Em Zwinkau, os americanos foram terrivelmente atacados por canhões alemães, colocados sobre carris do caminho de ferro e por canhões

anti-tanques, mas conseguiram vencer esse bastião inimigo.

— A «R.» e a «U. P.», no seu comunicado de Paris, informam: As tropas do 3.^º Exército americano atingiram os subúrbios de Chemnitz, pelo lado ocidental, enquanto outras unidades de Patton ocuparam o centro ferroviário de Plauen, a Sudoeste daquela cidade. A queda de Plauen, com as suas linhas ferroviárias e comunicações por estrada, entre o Norte e o Sul da Alemanha, só por si tornou quase completa a divisão da Alemanha.

— A «R.» informando de Paris, diz: A rádio desta capital transmitiu a notícia de que as tropas francesas ocuparam Breil, na fronteira franco-italiana, 32 quilómetros ao Norte de Monte Carlo, e as alturas que dominam a estrada de Turim às alturas de Génova. Breil está na linha de caminho de ferro entre Turn e a cidade de Ventimiglia, na Riviera Italiana.

— A «U. P.», no seu comunicado de Paris, informa: As unidades blindadas do Marechal Montgomery entraram em Harburg, subúrbio de Hamburgo, na sua marcha até ao mar do Norte, na área compreendida entre os rios Weser e Elba. Cortaram, também, a estrada nacional directa e os caminhos de ferro que ligam as cidades de Hamburgo e de Bremen e apoderaram-se de grandes quantidades de material ferroviário.

— Uma informação da «R.», junto do Q. G. das Fôrças Avançadas Aliadas no Mediterrâneo, relata o seguinte: Grandes fôrças de bombardeiros pesados, escoltados, atacaram estradas, pontes de caminho de ferro, parques ferroviários e viadutos no Norte da Itália. Caças das Fôrças Aéreas Estratégicas bombardearam objectivos ferroviários de Innsbruck, Rattenberg e Rosenheim.

— A «R.», dando publicidade a um comunicado do general Eisenhower, informa: a leste do Weser, elementos blindados aliados cortaram a linha de caminho de ferro ao Norte de Rotenburg e a auto-estrada Hamburgo-Bremen, numa extensão superior a 32 quilómetros, encontrando-se nas proximidades de Zeven, quase a meio caminho entre Bremen e Hamburgo.

— A «R.», na sua informação de Roma, diz: Tropas do 5.^º Exército dominaram formações desorganizadas alemãs que retiravam para o Norte de Bolonha. O 8.^º Exército continua a perseguir os alemães em retirada na região da curva do rio Reno, também ao Norte daquela cidade. Bombardeiros aliados atacaram parques ferroviários do Sul da Alemanha e da Áustria.

— A «R.», informando de Londres, diz que as tropas que avançam em direcção às fronteiras da Alemanha, da Checo-Eslováquia e da Áustria, estão a um pouco mais de 120 quilómetros da residência particular de Hitler, nas montanhas de

Berchtesgaden, onde hoje os bombardeiros pesados americanos atacaram objectivos ferroviários.

— De Estocolmo a «R.» informa: As tropas aliadas apertam o círculo à estação ferroviária de Gölitz, a Sueste de Berlim, enquanto outras forças cercaram Tempelhof, que se acha sob o fogo da artilharia. Os edifícios do aeródromo foram destruídos por granadas.

— A «R.», informando de Roma, diz que os aliados tomaram Novara, capital da província e importante entroncamento ferroviário.

— Na sua informação de Paris, a «R.» diz que num ataque de 1300 Fortalezas-Voadoras a objectivos militares no Sul da Alemanha, foram alvejados cinco parques ferroviários e que aparelhos Halifax, da R. A. F., atacaram parques ferroviários de Nuremberg e Bayreuth.

— A «R.», informando do Q. G. Aliado no Mediterrâneo, diz: Liberators e Fortalezas Voadoras atacaram, pelo terceiro dia sucessivo, as estações na linha férrea que corre desde a passagem do Brenner até à Áustria.

Os seus principais objectivos foram: Rottenberg, a 40 quilómetros a Nordeste de Innsbrueck,

e Seefeld, 16, a Noroeste da mesma cidade. As tripulações relataram, também, excelentes bombardeamentos da ponte ferroviária de Campudazzo, 16 quilómetros a Nordeste de Bolsano.

— Por comunicação da «Reuter», de 29 de Abril passado, sabe-se que foram atacados os transportes por estrada e caminhos de ferro entre Pádua e Mestre e ao norte da zona central do vale do Pô, causando grandes estragos.

— Informações da D. N. B. dos dias 1 e 3 de Maio dizem que os alemães defenderam várias zonas de linhas férreas em Dessau e Bremen.

— O comunicado chinês do dia 11, radiodifundido pela «Reuter», informa que as forças terrestres chinesas, na região de Hu-Peh, a oeste da via férrea Pequim-Hankow, destruiram locomotivas e instalações nipónicas.

— A «Reuter» diz que, segundo declarações de Doolittle, antes da travessia do Reno, em Março último, a campanha aérea dos Aliados reduziu o tráfego ferroviário alemão de Ruhr, em mais de 73 por cento, o que contribuiu para a vitória final das Nações Unidas.

Imprensa

“REPÚBLICA”

Com o seu número extraordinário de 20 de Maio, entrou no 35.º ano de publicação o diário *República*, dirigido pelo sr. Carvalhão Duarte.

Entre os artigos insertos nesse número alguns encontrámos de especial interesse crítico, como os que se referem ao movimento literário e artístico iniciado há trinta anos e de que foi orgão a revista *Orfeu*.

A redacção de *República* apresentamos os nossos cumprimentos.

“O AÇORIANO ORIENTAL”

Em Abril completou 110 anos de publicidade o semanário *O Açoriano Oriental*, que se edita em Ponta Delgada, sob a direcção de Manuel Ferreira de Almeida.

O número com que o decano da Imprensa festejou a entrada no 111.º ano de existência foi, pois, extraordinário, com maior número de páginas e colaboração

variada, entre a qual figuram os nomes de Diogo Ivens, com uma nota crítica sobre Antero de Quental, e Júlia Cunha, Francisco Ventura e António Cunha Correia Júnior com três admiráveis sonetos. O nosso redactor Rebelo de Bettencourt colaborou também nesse número.

A Manuel Ferreira de Almeida enviamos as nossas felicitações pelo aniversário do seu jornal, relíquia do jornalismo português.

REVISTA “A. C. P.”

Com o seu número de 4 de Abril entrou no 15.º ano de publicação a excelente revista *A. C. P.*, orgão oficial do Automóvel Club de Portugal, de que é ilustre director e editor o sr. Conde de Monte Real.

A revista *A. C. P.*, ninguém o ignora, tem prestado ao turismo e ao automobilismo grandes serviços tornando-se, portanto, digna do reconhecimento e da simpatia do público.

Os nossos melhores cumprimentos.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Repositório

de assuntos referentes
a TEATRO e a CINEMA

Por MIGUEL COELHO

Inês de Castro

Apareceu na tela do S. Luís um novo filme de assuntos portugueses, feito em Espanha e realizado por Leitão de Barros. Trata-se de alguns episódios da vida de Inês de Castro, aquela mísica e mesquinha que, depois de morta, foi rainha, como disse Camões nos seus monumentais «Lusíadas».

Como todos mais ou menos sabem, D. Pedro, «O Cru», casou com D. Constança, filha do rei de Castela, e trouxe como aia e amiga Inês de Castro, senhora de colo de garça, que se apaixonou por D. Pedro. Do casamento de D. Pedro com D. Constança, nasceu um filho, e D. Pedro, perdido de amores por D. Inês, foi, pouco a pouco, pondo de parte D. Constança, até que por fim esta morreu de desgosto.

Os nobres que viram na atitude de D. Inês de Castro um ultraje ao bom nome de Portugal, fizeram o seu protesto junto do Rei Afonso IV, e depois resolveram matar D. Inês. E, se bem o disseram, melhor o fizeram, e, numa ocasião em que D. Pedro andava à caça, foram também caçá-la nos seus aposentos e mataram-na.

O «bobo» foi avisar o rei D. Pedro, que mandou prender os assassinos e tirar-lhes o coração. Mais tarde, obrigou os nobres a irem beijar a mão de D. Inês que, depois de morta, sentou no trono.

Eis, em resumo, o que é a fita do S. Luís. Não sendo uma obra prima de cinematografia, vê-se, contudo, muito bem. Tem passagens magníficas, como sejam o acto de loucura de D. Pedro, a caça ao veado, sendo pena que a primeira parte tenha saltos bruscos, feitos em quadros separados uns dos outros. A fotografia é boa e a música acompanha bem certas passagens.

Sobre a interpretação, não desgostei de D. Maria Praderas, na D. Constança. O seu semblante é um pouco triste, mas assim é preciso para resultar.

D. Alice Palácios, essa, que é uma interessante mulher, tem uma expressão muito parada, e nas cenas de sedução e quando clama piedade junto de D. Afonso IV, não convence ninguém. Não creio que fosse assim D. Inês, pois D. Pedro não se teria apaixonado por ela, a ponto de quasi sacrificar Portugal ao seu grande amor.

Os artistas portugueses, cujas caracterizações nem sempre são iguais, como sucede com Alfredo Ruas, que se conhece pelo timbre de voz, desempenharam magistralmente os seus papéis. Erico Braga esteve imponente na sala do trono. Raúl de Carvalho, Alfredo Ruas, e Vilaret, este último em papel de somenos importância, foram muitíssimo bem. Confirmaram a sua categoria de grandes actores.

António Vilar, no protagonista, representou muitíssimo bem e tem uma verdadeira criação no «D. Pedro». Deus queira que se não envaideça com as palavras que a crítica lhe dirigiu.

A dobragem é muito má. Isto de estar a ver artistas portugueses e ouvi-los falar a nossa língua, sem que o movimento dos lábios condiga com as palavras que pronunciam, tira grande efeito à película.

Leitão de Barros trabalhou afincadamente para a realização desta fita histórica, que teve em Afonso Lopes Vieira um grandíssimo e valioso colaborador.

E, como se trata de uma película que, a-pesar de ser feita em Espanha, diz respeito a Portugal e é interpretada na sua maioria por elementos nacionais, a sua inserção neste «Repositório» é admissível.

CARTAZ DA SEMANA**CINEMAS**

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

COLISEU — Às 20,45 — «Cinema».

OLÍMPIA — Das 14 às 24 — «O ídolo de Tarzan».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Eng.º Carlos Santos

Tomou há dias posse do cargo de presidente da Câmara Municipal de Sintra, o sr. Eng.º Carlos Santos, antigo vice-presidente da Câmara Municipal de Lisboa e nosso muito prezado amigo.

Homem de acção e de inteligência lúcida, o sr. Eng.º Carlos Santos estava, de facto, indicado para a presidência da Câmara de Sintra — onde certamente não deixará de corresponder à confiança que nêle deposita o Governo, promovendo a realização e o desenvolvimento de quantas obras e melhoramentos necessita a encantadora Vila de Sintra e a sua região.

A posse foi-lhe conferida pelo sr. comandante Nuno de Brion, ilustre Governador Civil do distrito de Lisboa, acto a que assistiram diversas individualidades e amigos do sr. Eng.º Carlos Santos.

As nossas melhores felicitações para o sr. Eng.º Carlos Santos — e para o concelho de Sintra que não deixará de ver, agora, realizadas as suas melhores aspirações.

D. Gabriel Uriñen

Veio a Lisboa com a missão técnica espanhola encarregado de estudar, conjuntamente com a missão francesa e com as entidades portuguesas, o restabelecimento do Sud Portugal-Espanha-França, o nosso prezado colaborador e amigo, sr. Eng.º D. Gabriel Uriñen, chefe dos Horários da R. E. N. F. E. e que no nosso País, mercê da sua acção de entendimento peninsular, gosa de muitas simpatias.

Gazeta dos Caminhos de Ferro apresenta-lhe cordais cumprimentos.

Linhos Estrangeiros**FRANÇA**

Já está restabelecido o expresso Barcelona-Paris-Suissa.

— Continua funcionando com normalidade o expresso Irun-Paris, único combóio diário que existe. Anteriormente havia seis diários entre as mesmas estações.

INGLATERRA

Os Caminhos de Ferro britânicos cumpriram tudo quanto dêles se esperava e lhes foi exigido. Mais de vinte mil combóios de mercadorias puderam deslocar-se, todas as semanas, na Inglaterra, o que representa uma totalidade de mais de um milhão de carruagens carregadas.

Embora muito próximos do teatro da guerra, os Caminhos de Ferro britânicos ficaram, todavia, ao abrigo da aviação inimiga. Como se sabe, esta, após a primeira fase de ataques cerrados e em formidável massa contra a Inglaterra, ficou, depois, em situação inferior, e as próprias bombas voadoras, com que se pretendia demolir a resistência moral do povo britânico, não atingiram também objectivos ferroviários.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Junho de 1895)

A linha do Caes do Sodré

Envidam-se todos os esforços por parte da Companhia Real, secundados com a melhor boa vontade pela fiscalização do governo, ministerio das Obras Públicas e Camara municipal, a fim de que na primeira quinzena de agosto proximo abra á exploração a linha provisoria do Caes do Sodré a Alcantara-Mar, ligando ali com a de Cascaes, e permittindo, assim, o serviço directo entre o centro da cidade e esta villa balnear.

A linha é construida ao longo da antiga margem do Tejo em terrenos da 1.^a secção das obras do porto de Lisboa, segundo o respectivo projecto em que a linha segue encostada parallelamente á futura avenida marginal, sendo estabelecida no aterro em frente da praça do Duque da Terceira a estação provisoria.

O percurso entre o Caes do Sodré e Alcantara é proximamente de 3 kilómetros, ficando, portanto, a distancia do Caes do Sodré a Cascaes em 27 kilómetros.

Proximo de Santos haverá uma simples paragem para receber e deixar passageiros.

Na época própria de banhos, em que as praias servidas por aquella linha tão frequentadas são, o publico terá já o novo serviço que tanta commodidade lhe offerecerá.

Linhos Portuguezas

De Lisboa a Almada. — Segundo noticiam as folhas diarias, o sr. João Henriques Camillo Dias pediu auctorização ao ministerio das Obras Públicas para ligar, por meio de pontes, as margens do Tejo entre Lisboa e Almada, e a estrada real 22, com o ramal da estrada real 16, do Barreiro a Coina, entre Seixal e Palhaes, ou proximidades, e bem assim estabelecer uma linha ferrea, sistema americano, para passageiros e mercadorias, que, saindo de Lisboa, termine na estação do caminho de ferro do Sul e Sueste, no Barreiro.

Seria muito bom que este projecto se convertesse em realidade, mas... até ver não é tarde.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



End. Teleg. EUROPEA
TELEFONE: 20911

COMPANHIA EUROPÉA DE SEGUROS

Capital: 3 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40 - LISBOA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

G
L
Y
C
O
L

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «quei-mado» da Praia.
O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espi-nhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

Á venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

RUA DO GUARDA MÓR, 20, 3.^o E. (a Santos) LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 4\$50
em sélos do correio, nome e morada

VINHO DO PÔRTO

Á venda em todos os hoteis, restaurantes e bars de primeira ordem
GRAHAM'S PORT

Guilherme Graham Júnior & Ca.

Rua dos Fanqueiros, 7—LISBOA Rua dos Clérigos, 6—PORTO

Para interiores
UMA TINTA A ÓLEO, FÓSCA,
DE ASPECTO AVELUDADO
Aplica-se à pistola ou o pin-
cel, adere a todas as superfí-
cies, é lavável, isento de pro-
dutos tóxicos, não deixa cheiro,
e é por isso recomendado para
escolas, hotéis, casas de saúde,
hospitais, etc.
Com esta tinta obtém-se os
mais belos efeitos decorativos.

VALPASTEL
VALENTINE

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

LUCRE, ACERTE, ATINE, PINTANDO COM VALENTINE

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira)

EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOSFALA-SE
FRANCÊSPróximo da Estação do Caminho de Ferro
e do mar. — Todos os confortos e comodida-
des recomendáveis. — Esplêndida sala de vi-
sitas. — Casa de banho em todos os andares.
— Cosinha à Portuguesa. — Empregados a
todos os Vapores e Combóios.Gerente: *FERNANDO RODRIGUES***LISBOA — Rua dos Douradores, 222**

TELEFONE 21616 — PORTUGAL

TINTURARIA Gambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 26415

Sucursal no Porto: **RUA DE S.TA CATARINA, 380**Oficinas a vapor — **RIBEIRA DO PAPEL**Tintas para escrever de diversas qualidades
rivalizando com as dos fabricantes
ingleses, alemãis, e outrosTinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como
fato feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo ca-
minho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo
parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem
serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por este pro-
cesso, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

Telefone 2411

Teleg. BROWNBOVERI — Pôrto (Universal Trade Code)

Sociedade Anónima Brown, Boveri & Cia**B A D E N — S U I Ç A**

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

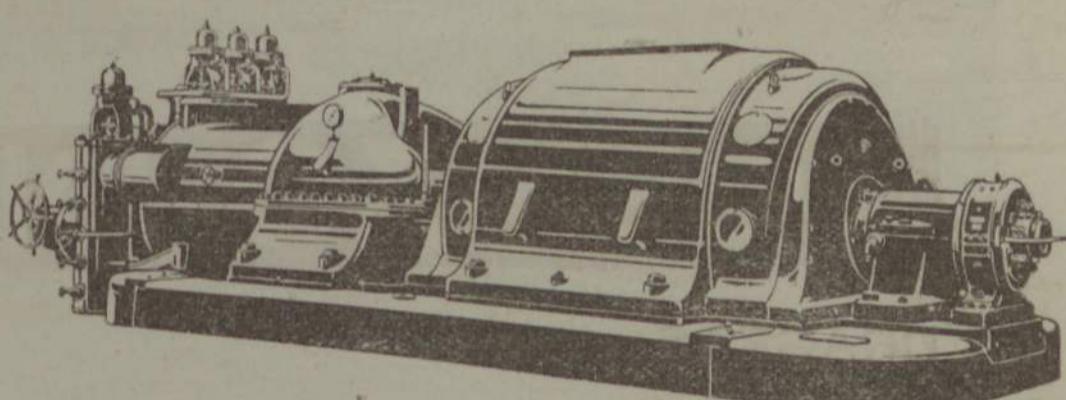
Representante geral para Portugal e Colónias:

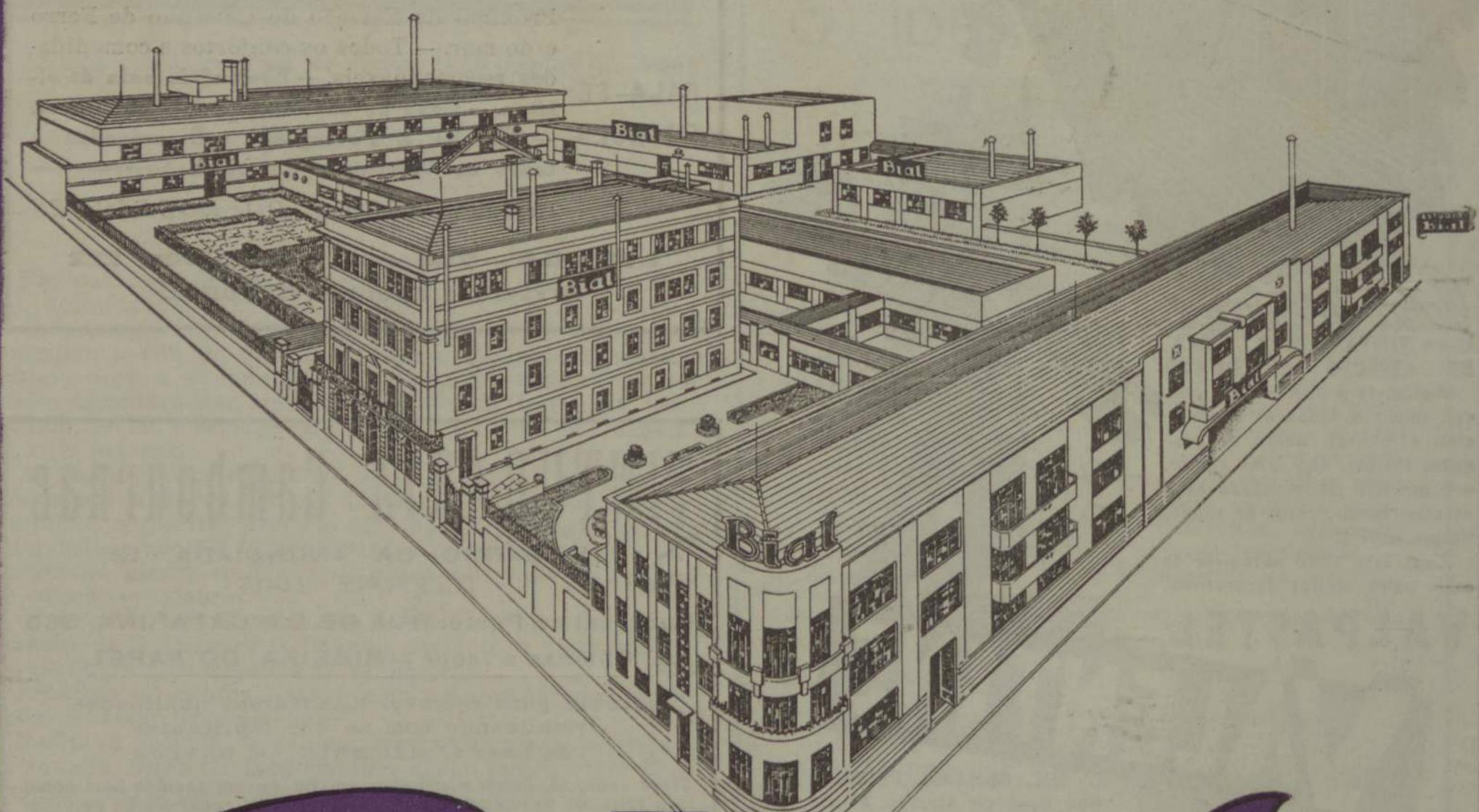
EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Praça "D. João I, 25, 3º, Dt.º — Pôrto

(Salas 44, 48 e 49)

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



Bíal

É NESTES LABORATÓRIOS
QUE SE PREPARA O

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE