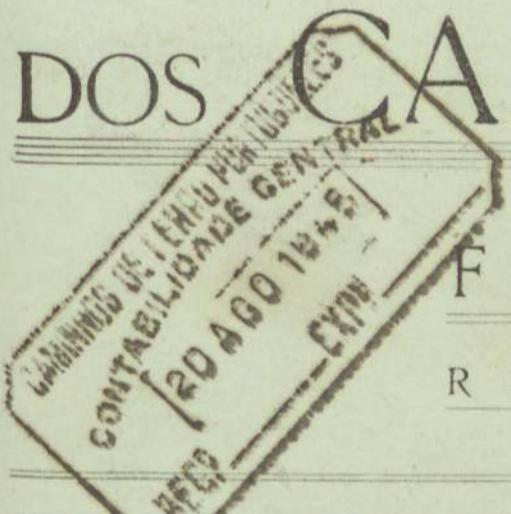


16.^º do 57.^º ano

Lisboa, 16 de Agosto de 1945

Número 1384

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO



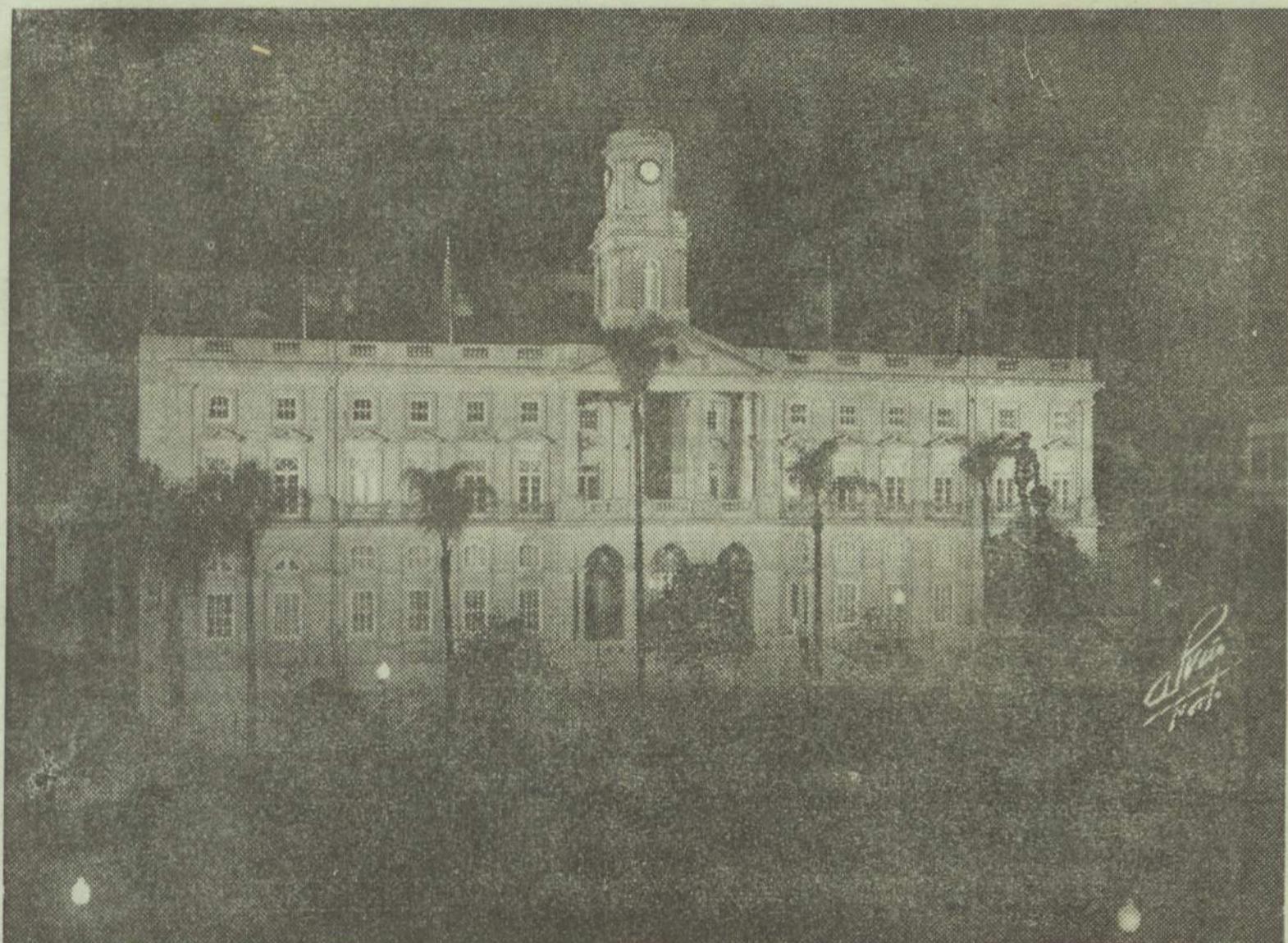
FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, 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



PORTO — O PALÁCIO DA BOLSA
(fotografia tirada de noite pelo fotografo Alvão)

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B-X 20158; Direcção: 2 7520

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

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

1384



16—AGOSTO—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 ESTEVESES
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 ESTEVESES DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS :

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

O primeiro Caminho de Ferro construído na África Tropical, por Carlos Bivar	403
Os Caminhos de Ferro na Literatura, pelo Dr. Busquets de Aguilar	404
Caminhos de Ferro de Lourenço Marques ao Transval	407
Há 50 anos	408
O que todos devem saber	408
Engenheiro Plínio Silva	408
Vida Ferroviária	408
Caminhos de Ferro Coloniais	408
Câmara Corporativa (Parecer acerca da proposta de lei n.º 96, sobre coordenação de transportes terrestres	409
Parte Oficial	415
Espectáculos	416

O primeiro Caminho de Ferro construído na África Tropical

Por CARLOS BIVAR

APESAR de todas as graves vicissitudes por que passou a nossa Administração colonial durante os períodos de grande agitação política que precederam os acontecimentos de 1890, foi Portugal a nação que primeiro construiu caminhos de ferro na África Tropical.

Nessa época o português emigrava, como sempre emigrou, mas de preferência em busca da árvore das patacas, que florescia nas Terras de Santa Cruz. A costa de África gosava, nesse tempo, de fama pouco propícia à emigração em grande escala, facto que os degredados aproveitavam para se compensarem de precalços que lhes sucediam na metrópole. Alguns prosperavam, mesmo de maneira notável, casos que não eram vírgens desde que Albuquerque planeara a colonização com os seus casados de Gôa.

E também lá por fóra lavrava, com certa intensidade, campanha de descrédito contra os nossos métodos administrativos que causava mal estar permanente, de receios pelo futuro.

Muito longe de nós a intenção de nos ocuparmos de tais acontecimentos e de os descrevermos. Verificamos, apenas, que em tôdas as épocas apareceram à frente da direcção do nosso império colonial estadistas que através de dificuldades de toda a sorte, que pareciam insuperáveis, souberam dinamizar esforços, energias indómitas, que lograram ultrapassar as etapas que se consideravam inatingíveis.

O emigrante, só por si, não realizava colonização, pois não estava para isso habilitado. Tinha que ser dirigido por outros, possuidores de energias e de conhecimentos. O Estado dava territórios, isto é, fazia largas concessões, com fartos privilégios que garantissem juros compensadores aos capitais investidos em grandes Companhias; dava riqueza por efectivar visto não poder fazer colonização intensiva.

Mas, postos êstes territórios em estado de produzirem, seria necessário levar os productos até à costa, para consumo das cidades e para exporta-

ção, sem o que todos os esforços se tornariam fóra do êxito esperado e do ideal concebido. Numa palavra eram necessárias vias de comunicação e apetrechamento dos portos já construídos ou a construir.

Mas do meio dos clamores que se repercutiam com assiduidade reverbativa na imprensa e nos centros políticos, algumas vozes mais calmas, mais impregnadas de ponderação e de espírito de justiça se faziam ouvir, atingindo os administradores e incitando-os a procederem.

E assim a linha férrea de Luanda a Ambaca, cujos trabalhos da construção começaram no ano de 1886, fazia chegar a primeira locomotiva ao Lucala, em Maio de 1899, num percurso de trezentos e cinco quilómetros, sendo Governador Geral da província de Angola o Conselheiro António Duarte Ramada Curto.

A linha portuguesa que fôra planeada no ano de 1875, ocupando a cadeira de Ministro da Marinha e Ultramar, o Conselheiro João de Andrade Corvo, cujo traçado foi estudado pelo conductor de engenharia em Comissão no Instituto Industrial e Comercial de Lisboa, Angelo Sárrea de Sousa Prado, já apresentava à exploração, no ano de 1894, uns duzentos e sessenta quilómetros, batendo o record de todos os percursos ferroviários das possessões europeias em África, em igualdade de circunstâncias, motivo de ufania para um país que então apenas usufruia de mínguados recursos monetários e exuberantes dotes oratórios. Teve como adjunto nomeado pelo Governador Geral da referida província, Conselheiro José Batista de Andrade, o capitão João Maria Barreiros Arrobas.

E, devido ao desgaste do material e a outras dificuldades de ordem económica, a Companhia não podendo satisfazer as exigências da época contemporânea, progressiva em todos os sentidos, para a província de Angola, o Estado resgatou a concessão feita em 25 de Setembro de 1885 à Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África pelo seu decreto n.º 4.600 de 13 de Julho de 1918, e nos termos do artigo 30.º do respectivo contracto, tomando a seu cargo todo o pessoal e material.

Os Caminhos de Ferro na Literatura

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUIAR

III

OCUPOU-SE Fialho de Almeida dos caminhos de ferro com o seu extraordinário poder de observação sintética, expressão cortante e superior intuição de contista em quatro livros: «Vida Irónica», «O País das Uvas», «A Cidade do Vício» e «Lisboa Galante».

Na «Vida Irónica» (¹) tratou Fialho de Almeida da inauguração do túnel do Rossio com a usada crítica, própria do seu génio de demolidor agarrotado a quem faltava por vezes a verbalização das ideias a exprimirem juízos de valor, levando-o ao emprêgo largo do plabeismo a que deu foros literários. Estava ainda longe a sua fase monárquica; Fialho de Almeida era um escritor que não fôra apreciado como devia e que publicava «Os Gatos». Nessa descrição é grave a injustiça para com o empreiteiro Bartissol e com a ameaça da derrocada dos prédios da Rua das Taipas.

«Acabava eu de escrever dois epitáfios», afirmou Fialho de Almeida, «quando a voz dos foguetes me recordou que era chegado o primeiro comboio ao planalto da Calçada do Duque, depois de feita a travessia do túnel, com o rei Bartissol numa carruagem salão, e uma leva de jornalistas e cavadores, cobertos de lama, pingados de chuva, e abancados em zorras de balastro — à lufa-lufá, homens de letras e homens de enxada — o todo fazendo cortejo ao destemido fura-montes, que está sendo em Portugal o protótipo do fura vidas. Pela sem-cerimónia com que tratou a imprensa na inauguração do túnel da Rabicha, este potentado francês parecia quase um potentado português. Verdade é que a imprensa, à parte uma figura ou outra, só lá mandou os seus bocas de sino subalternos. Mas que alegria! Sobretudo quando os fogos de bengala, acesos pelos cavadores, começaram a pingar enxofre derretido sobre os chapéus altos e as mãos dos jornalistas.

Foi um delírio imenso, uma Babel de risos glorificando o empreiteiro em todos os dialectos conhecidos. E quando uma voz gritou que apareceu o Bartissol, vozes sem conto chamavam por ele, preguntando-lhe entre outras cousas profundas se estava lá ou era de gesso. Na plataforma de chegada, aberta a portinhola da carruagem-salão,

o sr. Marquês da Foz, tirando dum cesto quatro garrafas dum Champagne soberbo, encomendado no addressista do Ginásio (do mesmo que serviu antes de ontem, no jantar do Divonons), brindou graciosamente ao empreiteiro, e todos os escritores que o circundavam, soltando hurrahs, sorveram por canudinhos de lata, ornados dum guerreiro a cavalo — também de fôlha — o espomoso vinho que lhes fôra servido, e que de velho estava pelo menos tão oleoso como o azeite dôce, e tão azedo pelo menos como o bom vinagre.

«Saúdes feitas, aí derivam empreiteiro e administradores da Companhia Real no capítulo das gentilezas tendentes a deixar penhorados, naquêle solene dia, os jornalistas. O sr. Bartissol agarrou por exemplo em dois pelas orelhas, e sacudiu-os alto, com uma graça tesa, a ponto dum dêles, penhorado, despegar do crâneo um daqueles apêndicês, escrever-lhe no côncavo, como numa fôlha de lotus, uma dedicatória amável, oferecendo-o em seguida a S. Ex.^a em memória do formidável puxão que êste lhe dera.

«Festa estridente e que deixou comovidos quantos tiveram a honra de a presencear! Entre os que mais se impressionaram com a perfuração e abertura do túnel, cumpre citar aqui a muralha de S. Pedro de Alcantara, e quase todos os prédios da Rua de S. Sebastião das Taipas. A primeira até lhe sairam as tripas de júbilo, e lá está agora em uso de funda, a pobre muralha, até que Deus permita atirar com ela, montanha abaixo, para cima dos palacetes da Avenida. Quanto aos prédios das Taipas, estão a desmoronar-se de admiração todos os dias, e só aguardam o pretexto dum tremorzinho de terra, para virem sentar-se às mesas do restaurante Rosa Araújo».

Triste, mas admirável pela sua beleza realista é o conto «O Filho», da obra «O País das Uvas», (²) em que uma velha mãe vai esperar à estação da Pampilhosa o filho que chegava de Lisboa vindo do Brasil, e, por um companheiro regressado, soube que o filho morreu no mar. Louca de dor afasta-se

(¹) José Valentim Fialho de Almeida, «Vida Irónica», 5.^a edição, Lisboa 1924, págs. 76 a 78.

(²) José Valentim Fialho de Almeida, «O País das Uvas», 6.^a edição, Lisboa 1922, págs. 83 a 96.

sendo morta pelo combóio. É a única descrição literária em português de um desastre ferroviário, difícil de exceder na sua perfeição. Eis o que Fialho de Almeida apresentou de interesse ferroviário.

«Cinco e meia da tarde.

«A corneta do guarda-agulhas soou ao longe, anunciando o combóio que vinha de Lisboa.

«Na gare, o chefo da Estação já estava a postos, com os massos de guias na mão, o bonnet do uniforma na cabeça; e para a direita e para a esquerda, barafustando conforme o seu costume, dava uma ordem ao factor que ia passando, interrogava o faroleiro acerca da iluminação das salas de espera, ou conferia à pressa a grande nota da expedição de mercadorias a embarcar. E o surdo ruido do trem, gradual, poderosíssimo, cada vez mais crescente, e que parecia virululando da guela de um subterrâneo profundo, o surdo, o surdo ruido avolumou-se, decompondo-se, foi-se definindo em outros ruidos mais dispersos... jogos de válvulas da máquina, bruscos vómitos de fumarada na chaminé, e trac-tracs da ferragem, que faziam estribilho à grande estrugida das rodas no coleamento escorregadio dos rails.

A pobre mãe viera de manhã para esperar o filho, procurando-o por toda a parte.

«Na estação correu os olhos banda a banda, pelas salas de espera, pelas gares, nos armazens nos fourgons, pela cantina, preguntando se estaria por lá um rapazote a modos encorpado, barba nenhuma, uma cicatriz no queixo, de um carbúnculo... o filho dela; porque o tiozinho não sabe? o filho dela devia chegar no combóio de Lisboa.

«Alguns nem a escutavam. Outros passageiros sorriam-se da sua papalva ingenuidade. E o mais bondoso era um soldado em transferência, do 23 para o Bussaco, parvo e sózinho, que havia chegado de Coimbra, e na Pampilhosa aguardava o trem do norte, para a Beira, que o desembarcasse no Luso».

Passeando com o soldado, a velha observou a estação.

«Na sala de espera da terceira classe, entre bagagens e cobertores de lã, dormem aos montes, rabuzanos que vão trabalhar para o Alentejo, os varapaus de castanho atravessados, os tamancos ao lado, os pés descalços e um cheiro a lobo que se evola das suas saragoças montanhosas. Nostalgicamente, alguns tasquinham em pão de milho horrível, com sardinhas assadas entre pedras».

Aproximou-se o combóio.

«Enfim as luzes acendem-se na estação, as lanternas dos guardas avançam sobre a linha, bruxuleante na bruma os farois das quatro vias, e uma após outra, as cornetas dos guarda-agulhas dão sinal dos combóios estarem à vista. Primeiro é o da Beira, que ao longe silva entre os pinhais do Valdoeiro; seguidamente silva o da Figueira; depois Lisboa, e por último o expresso do Pôrto fu-

zila na névoa os seus olhos de boi, vermelho e branco.

«Num instante as duas gares atulham-se de gente, malas bonnets de viagem, sujeitos de óculos, — as portas batem, rolam carros de mão com mercadorias, e sob as luzes dos vagons, vultos agitam-se, trocando os últimos adeus, vozes gargalham, as mesas dos restaurants debruam-se de famintos — e no trasbordo das malas e das gentes, os passageiros acotovelam-se, o plaid ao ombro, sacos na mão, bilhetes nos chapéus.

«A velha vira chegar os carros de Lisboa, ir afrouxando o impulso da máquina, abrem-se as portas de repente...

Do combóio desceu um amigo do filho, que lhe anunciou a morte deste durante a viagem de regresso. Cambaleando de desespero, deixou a estação e seguiu inconsciente pela via.

«No Valdoeiro, já longe, ouve-se silvar a máquina da Beira. Descalça ela caminha naquele chão passado da humidade — é possível que o chaile tenha escorregado, e a cabeça lhe esteja descoberta — ela não sente, ela não ouve, avança! avança! Já o trem abalou da estação, por sobre o aterra, e a terra treme como domada sob a correria honisona do monstro.

«Ele aproxima-se. Vêm-se os olhos da máquina luzindo laterais, como os dos peixes e dos grandes sáurios; e o faúlhar da máquina sobre a via, e o penacho de fumo, que a labareda doira, como uma crina de cavalo danado e formidando. Ele aproxima-se, e a sua carreira dir-se-ia, tocada duma instantânea fúria de vingança, quando de súbito, na curva do caminho, desenrola o corpo de anelado feito de vagons de ferro que se chocam, fosforejam, zumbem, fumando, bramindo num hausto de relâmpago que atravessa a noite lóbrega das matas. É neste instante que a velha vai avançando: ela não sente, ela não ouve, avança! avança! E a máquina chama-a a si súbitamente, dá-lhe um encontrão para dentro do caminho, enovelou-a bem nas saias de viúva, e sem trepidar fá-la num bolo, passa-lhe por cima, e continua a correr à desfilada.

«Viu-se um dos pés da mulher escrever na terra o quer que fosse, protesto, súplica, epitáfio...

Na «Cidade do Vício»⁽¹⁾ apresentou Fialho de Almeida um conto passado numa viagem em caminho de ferro, de Casa Branca ao Barreiro, precursor muito do seu conhecimento, visto ser natural de Vila de Frades, e dezenas de vezes se deslocou de Cuba a Lisboa. Magnífica a descrição da viagem na linha do Sul.

«Era verão, viajámos de noite.

«Tudo negro ao largo. Apenas de longe em longe ardiam montes em plena charneca, com la-

⁽¹⁾ José Valentim Fialho de Almeida, «A Cidade de Vício», 6.^a edição, Lisboa 1923, págs. 143 a 145.

bareda que às fumaradas davam tons rambrantescos e baços. Nas ribanceiras da via, conforme se iam complicando os declives do terreno e os amontuados do arvoredo e do mato, as lanternas do trem alumiam de imprevisto estranhas formas com todos os aspectos, troncos hirtos, canaviais em borborinho, grandes pinheiros abrindo para-sol, estevas ondulando pelas escarpas da rocha a pique, e a terra esboroada verberando os calores acumulados durante o dia. De passagem pelo areal, poeiradas finas enchiam os ares, enfiando pelas janelas e caindo ao de manso no fato. E continuamente, como aldraba gigantesca soando por um vasto corredor, o trac-trac do trem ensurdecia na noite, subindo em formidável algazarra se os rails afundavam rasgando outeiro ou penhasco, ou apagando-se mais e mais, se íamos francamente correndo em planura.

«De bocado a bocado, caixinhas rompiam da sombra, e debruçando-nos viamos o guarda postado de lanterna à banda, chapeirão caído, imovel e negro, solvendo-se rápido no turbilhão de formas que desfilavam. Sucediam-se estações contra estações, vastas savanas implacáveis como desertos, pinhais cerrados, ou trunfas de matagal hirsutas pelos cabeços».

Narrou Fialho de Almeida em «Lisboa Galante»⁽¹⁾ o episódio duma viagem a Santarém devido à mania turística de conhecer novas terras e influenciado pelo diário de Teixeira Gomes que lhe descrevia os lugares que visitava.

«Logo na gare de Santa Apolónia eu comecei a insuflar o forte e grande ar das viagens, e a compreender enfim como é que se pode voltar a Lisboa com todos os tons duma personalidade superior, quando se tem no passado seis horas de caminho de ferro, rótulos de estações francesas na bagagem e uma conta da ceia por dez francos, mulher e tudo, num restaurante do boulevard. À portinhola da carruagem, duas espanholas despedem-se, com abraços de angústia e beijos cheios de frenesi. A que fica, recomenda muito à que parte, o cesto das queijadas; e como o com-

bóio se demora, desanda a passear na gare, pelo braço do figurão de suíças que a acompanha. A das queijadas desata então num chôro exaustinado. Evidentemente vai para uma terra pior. A máquina silva. Lá volta a outra espanhola, já risonho, dengando o enorme leque, aonde está pintada uma corrida.

«— Que haces, Rosa? — a choraminga lhe pergunta.

«— Me estoy caqueteando, Consuelo.

«E nesta magana palavra, que ressume a espanhola, se reuniu afinal a despedida.

«Companheiros de viagem: um barbaças temível, que está ageitando com mimo, sobre o pleid, um prestigioso cesto de morangos; uma dama de boné de lontra e veu castanho que parece uma Nossa Senhora das Dores, atravessada no chinó por quatro espadas de latão; e finalmente um gordo menino de olho franário, e com duas espécies de nalgas nos sobrolhos. Ninguém me fita; a chuva cai; e naquela atmosfera concentrada de silêncio, eu sinto a minha inteligência ajoalhar perante o artigo de fundo do Notícias. Versa sobre o que há para admirar na capital: desta vez é uma fonte que Pero Anes arrasou em 1682 e que desapareceu portanto há duzentos anos. Caspité! Se todos os monumentos de Lisboa são assim!...

«Passámos Olivais, Alverca, Alhandra; os campos alastram-se, e o Tejo corre-nos sempre à portinha do trem, como um galego a quem não se pagou o frete do baú.

«De repente cruza o nosso combóio um trem de bois ratinhos. Eh, boa manhã, meus camaradas! Os pobres bois que me contemplam, tam tristes, com os seus olhos mulhados de cativos!

O conto termina conversando Fialho de Almeida com a senhora que ia no compartimento acerca dum ovo que uma galinha pusera em plana viagem e rolara pelo tapete.

⁽¹⁾ José Valentim Fialho de Almeida, «Lisboa Galante», 4.^a edição, Lisboa 1927, págs. 155 a 164.



Caminho de Ferro

de Lourenço Marques

a o T r a n s v a l

CINQUÊNTENÁRIO DA SUA INAUGURAÇÃO

O cinqüentenário da inauguração do Caminho de Ferro do Transval verificou-se agora, em princípios de Julho. É a data de um dos factos mais importantes na nossa vida colonial, pois é com esse caminho de ferro que se ligaram terras da África portuguesas às possessões vizinhas e se fortalecem as boas relações de amizade entre os governos português e boer.

Efectivamente, vinte anos ántes, isto é, em 1875, celebrara-se um tratado de amizade e comércio no qual se previa a construção de um caminho de ferro que ligasse as duas colónias vizinhas.

Em 1876, era então ministro das Obras Públicas Andrade Corvo, organizou-se uma expedição com o fim de estudar a linha férrea de Lourenço Marquês à fronteira do Transval. Dirigiu essa expedição o então capitão de engenharia Joaquim José Machado — membro de uma ilustre família de colonialistas, de que faz parte o antigo ministro Vieira Machado.

Depois de um estudo que previa o traçado da via férrea pelo vale do rio Umbeluzi, mas que foi posto de parte porque acarretaria sérias dificuldades para a construção da linha, estudou-se um novo traçado pelo vale Incomati, estudo que valeu ao seu autor o honroso convite de acompanhar a missão Holandesa encarregada dos estudos do trôco além fronteiras, onde o nome verdadeiramente ilustre do engenheiro Machado fai dado a uma das povoações do traçado.

A construção da linha férrea, entre Lourenço Marques e Ressano Garcia, última estação portuguesa, a cerca de 90 quil. da costa, como a sua exploração, que foram concedidas em 1883 ao americano Mac-Murdo, foi iniciada só em 1886, atingindo depois de várias vicissitudes, em 1889, a fronteira portuguesa, mas somente, quase seis anos depois, em 1895, se conseguiu a velha aspiração de

ligar a capital da República Boer ao grande pôrto português da África Oriental.

O trôco transvaliano, entre Inkomatipor e Pretória foi iniciado em 1887, mas só em 1892 a linha atingiu Nelprint, a cerca de 200 quil. de Lourenço Marques, atingindo em Janeiro de 1894, Vatervaal Onder, onde uma cremalheira, anos depois substituída por uma longa variante, a ligou a Vatervaal Boven, e daí a Pretória, a cerca de 400 quil. da fronteira portuguesa. E foi em 8 de Julho de 1895 que pela primeira vez circulou um comboio de longo curso, de Lourenço Marques a Pretória, vindo propositadamente a Lourenço Marques, para assinalar o facto, o Presidente Kruger.

Inaugurada assim há 50 anos esta importante via de comunicação, o seu tráfego foi constantemente aumentando, atingindo há poucos anos o tráfego anual de mercadorias, que por ela afluem ao pôrto de Lourenço Marques, mais de um milhão de toneladas, ao mesmo tempo que o movimento de passageiros transportados anualmente ultrapassa 200.000.

Esta linha que serve as importantes regiões auríferas do Rande e a zona carbonífera de Witbank, está, como o pôrto de Lourenço Marques, destinada no futuro a um importante papel, não só na economia moçambicana como nas das Colônias vizinhas, que por ali têm a sua mais rápida e mais fácil saída para o mar.

Para remate desta notícia, vamos relembrar um facto muito curioso. Foi por esta linha, em 1899, que Churchill, preso no Transval, durante a guerra Anglo-boer, conseguiu fugir. A sua evasão para a fronteira portuguesa tem qualquer coisa de folhetinesco, pois o grande ministro, a quem a Inglaterra deve a vitória desta última guerra, teve de fazer a viagem metido dentro de um vagão carregado de fardos de lá, até desembarcar, livre de perigo, na cidade de Lourenço Marques.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Agosto de 1895)

O serviço do sud-express

A companhia dos Wagons-lits, tomado em consideração as reclamações do público, acaba de reorganizar o serviço do *sud-express* por Pampilhosa Medina, dando-lhe, finalmente, as commodidades de que gosava o antigo serviço por Valencia-Madrid.

Estimamos que isto succeda e que a referida companhia, olhando com a attenção que merece o serviço directo entre Lisboa e Paris, procure dar-lhe todo o desenvolvimento, não o sacrificando ao serviço para Madrid, como parece ter sido o seu primeiro propósito.

E na verdade o *sud-express* Líboa-Paris tem de ser feito com o luxo, rapidez e commodidades usadas em todos os paizes em taes comboios, não se comprehendendo que se prodigalize melhoramentos a todos elles, abandonando-se, como coisa secundaria, o que serve o nosso paiz.

Veremos se as providencias tomadas satisfazem as justas exigencias do público e não envergonham o bom nome das linhas que entram n'esta combinação.

O que todos devem saber

Foi proibida a importação ou exportação de notas estrangeiras

Foi publicado um decreto determinando que são proibidas a exportação e as transacções de notas de bancos estrangeiros. É permitido aos viajantes levarem ou trazerem consigo, independentemente de autorização, notas de bancos estrangeiros, cujo valor não exceda mil escudos. A P. V. D. E., ao registar a entrada dos viajantes, anotará, nos passaportes, as quantias em notas de bancos estrangeiros de que sejam portadores e notificá-los á de que apenas podem transacionar o equivalente a 1.000 escudos.

Todas as importâncias que fôrem encontradas a mais serão apreendidas e depositadas na Caixa Geral de Depósitos à ordem da Inspecção do Comércio Bancário.

A hora legal será atrasada 60 minutos à meia noite de 25

No «Diário do Governo» foi ontem publicada a seguinte portaria:

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro da Educação Nacional, ouvida a Comissão Permanente da Hora, de harmonia com o disposto na alínea d) do artigo 3.º do decreto-lei n.º 34.141, de 24 de Novembro de 1944:

1.º — Que seja atrasada sessenta minutos a hora legal na noite de 25 para 26 de Agosto do corrente ano, às zero horas;

2.º — Que seja atrasada mais sessenta minutos a mesma hora na noite de 27 para 28 de Outubro, às zero horas.

ESTE NÚMERO FOI VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

Engenheiro PLINIO SILVA

Em serviço oficial partiu para os Açores o nosso presado amigo e antigo assinante sr. tenente-coronel de engenharia Plinio Octávio de Sant'Ana e Silva, antigo Director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Boa viagem e feliz regresso.

Vida Ferroviária

Inauguração das novas instalações da Cooperativa dos Ferroviários da C. P. em Campanhã

No dia 28 do mês passado realizou-se a inauguração da nova cooperativa dos Ferroviários do Minho e Douro, instalada actualmente nos baixos da oficina de material circulante.

Ao acto compareceram os srs. major de Eng.º Mário d'Oliveira Costa, administrador da C. P. que se deslocou do Norte propositadamente para assistir a este acto, bem como os srs. engenheiro Henrique Bravo, Sousa Pires, Serrão; Inspector Maircelino Silva; Presidentes dos Sindicatos do Centro e Sul e a direcção do Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã.

A visita às novas instalações deixou excelentes impressões.

Depois, num restaurante da baixa, realizou-se um almôço, a que assistiram as individualidades citadas.

O salão da antiga Cooperativa vai ser destinado à sede do Grupo Desportivo dos Ferroviários, depois de sofrer alguns melhoramentos.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

O sr. Tolentino de Oliveira foi admitido como topógrafo da Missão de estudos e de construção do Caminho de Ferro de Mossâmedes, com o vencimento de 42.000 Ags. anuais.

MOÇAMBIQUE

Para exercer o cargo de chefe da secção de contabilidade da Direcção dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique com o vencimento de 60 contos anuais, foi admitido o sr. José B. Lopes Galvão, licenciado em ciencias económicas e financeiras.

Câmara Corporativa

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

(Conclusão)

Os carros de aluguer têm de obedecer a certas normas e estão sujeitos ao regime de autorização (portaria n.º 9:112, de 26 de Novembro de 1938, e decreto-lei n.º 32:401, de 26 de Novembro de 1942). Está suspenso o averbamento de novos carros para esse fim (portaria n.º 10:059, de 28 de Março de 1942), exceptuados os carros com motor a gás pobre (portaria n.º 10:266, de Novembro de 1942), cujo averbamento para serviço de aluguer foi novamente admitido (portaria n.º 10:881, de 28 de Fevereiro de 1945). Está suspensa também a concessão de licenças para o transporte de passageiros em carros de aluguer para distâncias inferiores a 100 quilómetros ou mesmo até 100 quilómetros, salvo quando os carros tenham motor a gás pobre; é vedada mesmo a utilização de licenças já passadas para transportes além de 100 quilómetros, quando os carros não empreguem o gás pobre (portarias n.º 10:006, de 29 de Janeiro de 1942, e 10:129, de 23 de Julho de 1943). Os carros munidos de táxis só podem percorrer distâncias superiores a 50 quilómetros, quando tenham motores a gás pobre (portarias n.º 10:273, de 3 de Dezembro de 1942, n.º 10:509, de 2 de Junho de 1943, e 10:273, de 3 de Dezembro de 1942).

A reforma legal, prevista na proposta, não representa pois, a bem dizer, uma inovação, mas antes a revisão da legislação já em vigor. Procura em todo o caso, e muito acertadamente, completá-la.

Assim, manda determinar as cláusulas gerais das concessões a fazer, precisando já o seu prazo e a possibilidade do resgate antecipado. Impõe-se ao concessionário de carreiras, investido agora de um novo privilégio, a obrigatoriedade do transporte de todos os passageiros e de todas as mercadorias. Para todos os que se servem do transporte em automóveis deve haver igualdade de condições. Mantém a exigência de tarifas aprovadas pelo Governo e de horários regulares. Generaliza, na parte aplicável, aos transportes em automóveis o que dispõe o título X do Código Comercial. Confirma e precisa os requisitos dos veículos a empregar, que ficam sujeitos à aprovação do Governo. Preceitua o seguro obrigatório, que tornará mais prudentes os condutores e garantirá os direitos das vítimas de acidentes. Mantém a obrigação do serviço postal e prevê a concessão de facilidades aos serviços públicos. Emfim não se esquece de prever a regulamentação do estatuto do pessoal. Atende assim a proposta a todos os pontos em que se torna recomendável a reforma da legislação reguladora dos transportes em automóveis, conforme era exigido pela coordenação agora estabelecida.

BASE XV. — Tratando-se de evitar a concorrência entre dois meios de transporte, justo é que se procure equiparar

o seu regime fiscal, pois este só por si pode ser um elemento de concorrência desigual.

Permitirá o novo regime fiscal estabelecer a preferência das carreiras independentes ou afluentes em relação às carreiras concorrentes, como é justo e recomendado pela maior utilidade geral daquelas carreiras.

Todavia a redacção da alínea b) permitiu que se atribuisse à proposta intuito de extinguir as carreiras concorrentes. Já se vê do acima exposto quanto é falsa tal suposição. Mas, para evitar tam errada interpretação, sugerimos que a alínea b) fique redigida da seguinte forma :

b) Menos oneroso para as carreiras afluentes e independentes do caminho de ferro do que para as carreiras concorrentes.

Não pretende a proposta, como se quis em Inglaterra, fazer suportar pelos transportes em automóveis o custeio anual das estradas. Não há efectivamente razão para que uma receita tributária tenha uma afectação particular determinada. Ela deve entrar, como todas as demais receitas, no Orçamento Geral do Estado, como dêste devem sair tanto as despesas com estradas como as demais despesas públicas.

Com fundada razão pretende a proposta pôr termo à anomalia que hoje existe entre a gasolina e os demais óleos combustíveis, que beneficiam de uma isenção tributária e assim permitem aos carros que os usam fazer uma concorrência, que não é legítima, aos carros com motores a gasolina.

Para os carros de aluguer a concessão de licença deve ter como consequência a fixação de um imposto variável com as dimensões e capacidade de carga dos veículos.

BASE XVI. — Há impostos que incidem sobre os caminhos de ferro e outros que incidem sobre o público que os emprega. Embora o imposto ferroviário seja um só, ele foi estabelecido de modo a que o público pagasse 9,3 por cento, que acresciam ao preço dos bilhetes, e as empresas tomassem para si o encargo dos 2,7 por cento restantes, que completavam a percentagem legal de 12 por cento. Do mesmo modo as empresas concessionárias de automóveis deverão pagar um imposto proporcional às suas receitas, embora se leve em conta a taxa que já onera a gasolina por elas consumida. Mas o público que recorra a estes transportes deve pagar proporcionalmente o mesmo que paga quando se serve dos caminhos de ferro.

BASE XVII. — São necessárias as receitas previstas nas anteriores para custear o aumento da polícia de trânsito, indispensável para assegurar a exacta observância das novas medidas de coordenação dos transportes terrestres.

A Câmara Corporativa, pelas secções anteriormente re-

feridas, é, pois, de parecer que a proposta de lei n.º 96 merece plena aprovação, sugerindo apenas que se introduzam nas respectivas bases as seguintes alterações:

BASE I

Como está.

§ 1.º Como está.

§ 2.º Da exploração em comum poderão ficar excluídas pequenas linhas ou ramais que possuem características especiais e condições próprias que justifiquem ou aconselhem a excepção.

BASE II

Como está.

BASE III

Como está.

BASE IV

Como está.

§ 1.º Como está.

§ 2.º O capital assim fixado será oferecido em primeiro lugar à subscrição das empresas que actualmente exploram carreiras de automóveis dentro da respectiva zona. Se o total das subscrições exceder o capital fixado, proceder-se-á a rateio entre os interessados, atribuindo-se a cada um participação proporcional à importância das respectivas carreiras. Se as subscrições não excederem o capital fixado, serão todas aceites, mesmo que na divisão por acordo entre as empresas não se respeite a proporção acima estabelecida. Para o pagamento do mesmo capital poderão as empresas entregar o material e instalações da exploração que possuírem pelo valor que entre elas fôr acordado e ratificado pelo Governo; na falta de acordo será o valor determinado pelo Governo. A parte da quantia subscrita que excede o valor do material assim fixado será paga em dinheiro.

§ 3.º Eliminado.

§ 4.º O § 3.º Se as subscrições previstas no parágrafo anterior ainda não obsoverem integralmente o capital pode o parte que faltar ser subscrita por subscrição pública.

§ 5.º O actual § 4.º

BASE V

Dentro de cada zona de transportes automóveis a iniciativa do estabelecimento das diferentes carreiras, ou o seu eventual cancelamento, pertencerá às empresas concessionárias dessa zona, mas carece sempre de aprovação do Governo, que poderá a todo o tempo impor a efectivação das carreiras de interesse público que elas não tomam a iniciativa de propor ou o prolongamento das propostas, autorizando-se nesse caso tarifas que evitem prejuízos para a empresa exploradora.

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

BASE VI

Como está.

§ 1.º Como está.

§ 2.º Como está.

§ 3.º Como está.

§ 4.º No caso do parágrafo anterior podem os subsídios ser concedidos por terceiros, desde que com isso concordem

as empresas ferroviárias e as empresas exploradoras de automóveis interessadas na respectiva zona.

BASE VII

Como está.

BASE VIII

Serão devidamente regulamentados os transportes em regime de aluguer e bem assim os transportes particulares, com excepção dos efectuados em carros ligeiros de passageiros.

Os de aluguer para mercadorias só serão, em regra, autorizados dentro de um raio de acção de 50 quilómetros em volta da localidade da respectiva sede.

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

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

BASE IX

Logo que o julgue oportuno, o Governo promoverá que a fiscalização de todos os transportes por via férrea e por estrada seja unificada, ficando sob a superintendência da Direcção Geral dos Transportes Terrestres, criada em substituição das actuais Direcções Gerais de Caminhos de Ferro e dos Serviços de Viação.

BASE X

Como está.

§ 1.º Como está.

§ 2.º Para cada vogal efectivo haverá um suplente, que será escolhido ao mesmo tempo e pela mesma forma para aquele estabelecida.

§ 3.º O actual § 2.º

§ 4.º Ao Conselho Superior de Transportes Terrestres caberá, em especial, pronunciar-se sobre a valorização das actuais empresas ferroviárias para o efeito da sua fusão sobre a avaliação do material e instalações de exploração prevista no § 2.º da mesma base IV, sobre as concessões, carreiras e acordos de repartição do tráfego e sobre as tarifas dos dois sistemas de transporte.

§ 5.º O actual § 4.º

BASE XI

Como está.

BASE XII

O Governo poderá autorizar regimes especiais de exploração económica nas linhas férreas secundárias cujo rendimento não compense as despesas de uma exploração normal. Se, mesmo em exploração económica, não deixarem de ser deficitários, poderá ser autorizada a cessação temporária ou definitiva, parcial ou total, da exploração nessas linhas, desde que, em vez dela, seja estabelecida pela empresa concessionária de automóveis da respectiva região, ou, na recusa desta, pela empresa ferroviária interessada, a carreira em igual percurso que dê satisfação às necessidades públicas e às exigências do desenvolvimento da zona servida.

BASE XIII

O Governo promoverá o aperfeiçoamento técnico e comercial das explorações ferroviárias e designadamente a

sua electrificação, quando proveitosa, para o que poderá atenuar na medida conveniente os respectivos encargos e facilitar-lhes a obtenção dos capitais necessários para a realização em breve prazo de um adequado plano de melhoramentos materiais e de reforma de serviços.

BASE XIV

Como está.

BASE XV

Como está.

a) Como está.

b) Menos oneroso para as carreiras afluentes e independentes do caminho de ferro do que para as carreiras concorrentes.

c) Como está.

§ único. Como está.

BASE XVI

Como está.

BASE XVII

Como está.

Sala das Sessões da Câmara Corporativa, 1 de Maio de 1945.

Domingos Fezas Vital (presidente).

António de Vasconcelos Correia (com declarações).

Bernardino Alves Correia.

Fausto de Figueiredo.

Francisco Márques (com declarações).

José Nascimento Ferreira Dias Júnior (com declarações).

Miguel de Almeida Melo (com declarações).

Manuel Pinto de Mesquita (com declarações).

Gustavo Cordeiro Ramos.

João Serras e Silva.

José Gabriel Pinto Coelho.

João Carlos de Sá Nogueira.

Joaquim de Sousa Uva.

António Vicente Ferreira (com declarações).

Tomaz Joaquim Dias.

Fernando Emídio da Silva.

Albino Vieira da Rocha.

Ezequiel de Campos (com declarações).

Mário Borges.

Joaquim Roque da Fonseca (com declarações).

Raúl de Sousa Ferreira (com declarações).

Rui Enes Ulrich (relator).

Declarações de voto

Do dígnio Procurador António de Vasconcelos Correia

A redacção das considerações feitas no parecer quando se trata da base IV, sob a rubrica «Constituição das empresas», assim como a de algumas outras passagens do mesmo parecer, pode dar lugar a supor-se que se encara a hipótese de ser retirado às empresas ferroviárias o direito de opção sobre as concessões de carreiras concorrentes, que o actual regulamento de transportes em automóveis pesados lhes confere (decreto n.º 23:499, de 24 de Janeiro de 1934, artigo 35.º).

Para evitar dúvidas sobre o alcance do meu voto, declaro que nunca concordaria com qualquer nova prescrição regulamentar que viesse retirar às empresas ferroviárias o

direito de opção, pelo que respeita às carreiras concorrentes, direito que a proposta de lei n.º 96, aliás, não lhes retira.

Do dígnio Procurador Francisco Marques

Votei vencido o parecer da Câmara Corporativa sobre a proposta de lei n.º 96 — coordenação de transportes terrestres —, por não concordar com os seguintes pontos :

1.º Ao referir-se às bases IV e VIII exprime o parecer que o agrupamento por zonas adequadas para os transportes de passageiros, mercadorias e dos que são feitos em regime de aluguer vem dar inteira satisfação, tanto aos legítimos direitos dos transportadores como aos próprios interesses do público.

Ora tal regulamentação, salvo o devido respeito, mais me parece castigo imposto à viação automóvel pela larga preferência que sempre mereceu do público, em leal concorrência com os caminhos de ferro, do que, como diz o parecer, inteira satisfação aos direitos de todos os interessados : transportadores e público.

Aceitar o parecer seria condenar a uma quase completa inactividade (tam reduzidas são as zonas geográficas de exploração que a cada empresa seriam concedidas) aqueles que, por si e mais do que ninguém, permitiram o desenvolvimento, maior ou menor, que Portugal já atingiu.

O caminho de ferro destronou a mala-posta ; os automóveis ligeiros destronaram os trens ; mas a viação por estrada não poderá nunca destronar os caminhos de ferro ; ambos condicionados dentro da orgânica corporativa podem e devem desenvolver-se sem perigo de ruína e elevar ao máximo a prosperidade económica do nosso pequeno País, cuja configuração geográfica não se assemelha a quaisquer dos outros citados no parecer, não sendo pois de aceitar a comparação.

2.º Porque do Conselho Superior de Transportes Terrestres, previsto na base X, devem fazer parte um representante do trabalho ferroviário e um do trabalho automóvel, como cooperadores natos do referido Conselho, dos quais, pelos conhecimentos profissionais e de técnica inerentes às suas actividades, há a esperar os mais relevantes serviços à causa da coordenação justa e equitativa dos transportes terrestres do País, e tal representação não se encontra prevista.

Do dígnio Procurador José Nascimento Ferreira Dias Júnior

Assino este parecer com forte reserva quanto à base XIII.

A proposta de lei em discussão merece o meu aplauso naquilo em que representa uma tentativa para corrigir a situação indecisa dos transportes terrestres, que já estava a prolongar-se para além do razoável.

Embora se intitule de *coordenação*, ela aborda nas seis linhas da base XIII — e apenas nelas — o problema de maior fôlego da indústria dos transportes : o seu reequipamento e modernização ; mas a meu ver, em vez de ser um incidente, este problema deveria constituir, na hierarquia das causas, o fundo da proposta para dar à coordenação um alicerce estável e portanto justo. Não há harmonia possível no trabalho de conjunto — pelo menos sem iniquidade — onde o parceiro mais forte não satisfaz as necessidades que se propõe servir.

Parece poder raciocinar-se como segue. Há quem ache bem que se defendam os combóios, quem ache mal que se restrinjam as liberdades do automóvel e quem pense mesmo que esta restrição é um entrave insensato a um vitorioso rumo da técnica. Mas o sistema ferroviário tem função económica de primazia ; funciona reconhecidamente mal por força de causas que não são culpa directa de ninguém ; pre-

cisa de novos métodos para ganhar autoridade na defesa das suas posições; urge, portanto, exercer sobre o caminho de ferro um esforço financeiro e administrativo sem precedentes para o readaptar à função que lhe compete, da qual se distanciou e para a qual se não encontrou ainda substituto integral. E como é preciso rodear esse esforço das possíveis garantias de êxito, como há na exploração de todos os valores imobilizados um factor mágico que se chama *utilização*, ao qual se devem os triunfos e os fracassos, há que concentrar no caminho de ferro o máximo de transportes compatível com o serviço e com os legítimos interesses alheios.

A coordenação, justificada assim, perderia o aspecto desagradável, que alguns porventura lhe darão, de um favor feito a uns à custa de outros; ganharia a nova posição de consequência lógica de uma política. E até a fusão das empresas ferroviárias conquistaria maior apoio, sabido que, pela grande desproporção da C. P. em confronto com as pequenas companhias de vida precária, a fusão, só por si, terá limitado valor; poderá melhorar estas, mas não terá naquela influência apreciável; e, se tiver, talvez seja para pior.

Com a justificação apontada pode até sem rebuço, como fruto de um entendimento a fixar como doutrina e de que o Estado seria árbitro caso por caso, admitir-se que uma parcela dos transportes particulares mencionados na base VIII fôsse passando lentamente para o domínio do carril; porque seria então razoável aceitar que perante o bom serviço da via férrea se tornasse possível, sem violência, transportar de comboio mil artigos de trânsito regular que hoje, em parte, viajam de automóvel, não porque seja em todos os casos mais barato, mas por motivos diversos que ferem a lógica de uma coordenação.

São muitas e geralmente conhecidas as necessidades e deficiências do caminho de ferro; a redacção sucinta que o Regimento impõe e esta declaração de voto não me permite sequer enunciá-las; algumas o foram já no relatório da lei e no parecer. A base XIII, incluindo-as todas na vaga designação de *aperfeiçoamento*, não autoriza a justificação que atrás aponto e deixa-me insatisfeito, porque não vejo nela o compromisso concreto de fazer causas concretas; e torna-se legítimo o receio de que o aperfeiçoamento não chegue à bitola.

Daí a minha reserva. O meu parecer favorável é condicionado pela restrição de que esta lei não virá a converter-se num simples recurso para se continuar a viver, mas será, para ter justiça e verdadeiro interesse nacional, um grande instrumento de melhor vida, a definir com brevidade.

Do digno Procurador Miguel de Almeida Melo

Relativamente à base IV, entendi que o agrupamento das empresas exploradoras de carreiras automóveis e a divisão do País em zonas são meios impróprios para realizar uma equitativa coordenação de transporte, que deve fazer-se sem colocar em posição de inferioridade o transporte por estrada relativamente ao carril. Uma tal coordenação só pode ser justa e verdadeiramente eficaz uma vez que assente: em primeiro lugar, no princípio da satisfação do interesse público; em segundo lugar, no estabelecimento de um regime tarifário adequado, bem como num conveniente ajustamento de horários, além dos contratos de serviço combinado que as empresas exploradoras dos transportes por via férrea e por estrada pudessem livremente estipular como meio para assegurar devidamente a ligação dos dois sistemas.

Relativamente à base V, votei que, para compensar os prejuízos emergentes da efectivação de carreiras impostas ao abrigo do disposto na parte final desta base, expressamente se declarasse «que seriam mantidas todas aquelas

que actualmente são classificadas como concorrentes», as quais, sem dúvida, são também as que melhor satisfazem às necessidades do público.

De resto, comprehende-se que, se em relação às empresas ferroviárias a proposta prevê certas compensações quanto à exploração de linhas deficitárias, até ao ponto de autorizar regimes especiais de exploração dessas linhas, justo é que se preveja também uma compensação semelhante para as empresas de transportes automóveis.

Além disso, como razões justificativas da manutenção das carreiras ora classificadas como concorrentes, apontam-se as seguintes: a maior parte da rede de estradas do País, em boas condições para a circulação de autocarros, encontra-se traçada próximo do caminho de ferro, servindo as localidades mais importantes; está sobejamente demonstrado que os meios de transporte são agora, e por muito tempo hão-de continuar a ser, insuficientes; os transportes automóveis são imprescindíveis em todas as localidades do País, mesmo nas pouco afastadas do carril, porque o comboio não tem a maleabilidade do automóvel; o caminho de ferro não tem possibilidades de compensar a supressão das carreiras concorrentes para o efeito de transportar passageiros, em reduzidos espaços de tempo, entre os centros populacionais mais importantes; finalmente, deve atender-se a que da exploração dos transportes em automóveis vivem muitas dezenas de milhar de indivíduos.

Quanto à base VIII, votei a seguinte redacção: «Todos os transportes em automóveis no regime de aluguer ficarão sujeitos a um sistema de tarifas aprovado pelo Governo. A área da circulação dos veículos de aluguer para mercadorias será condicionada por um regime de licenças cuja taxa variará consoante as distâncias a percorrer».

Mantendo-se a doutrina da proposta, pode ter-se como certa a supressão dos transportes em automóveis pesados de aluguer, com a consequente ruína dos milhares de industriais que hoje se dedicam a essa modalidade de transportes, e enormes prejuízos para a economia de numerosas localidades, que ficarão totalmente privadas dos serviços prestados por esta indústria, os quais de forma alguma podem ser supridos pelo caminho de ferro, ou mesmo pelas empresas concessionárias de carreiras de serviço público.

Quanto à base IX, votei se mantivessem as Direcções Gerais de Caminhos de Ferro e dos Serviços de Viação, porque a acção superior da coordenação é função do Conselho Superior de Transportes Terrestres e os serviços a cargo das duas Direcções Gerais têm características especiais e são inteiramente distintos, requerendo, por isso, que continuem a cargo de departamentos diferentes.

Relativamente à base X, votei que, como sucede actualmente, a indústria de transportes em automóveis tivesse dois representantes no Conselho Superior de Transportes Terrestres, devendo, porém, um representar as empresas concessionárias de carreiras de serviço público e outro as empresas de transportes de mercadorias em regime de aluguer, visto que, nos termos da proposta, estas últimas passam também a ficar sujeitas à superior fiscalização e coordenação daquele organismo.

Quanto à base XV, votei fôsse eliminado o § único, por quanto, se é certo que os combustíveis líquidos que não sejam a gasolina são de preço mais reduzido, a verdade é que os veículos que os utilizam são muitíssimo mais caros e as suas reparações bastante mais onerosas, o que tudo limita a concorrência que porventura êstes possam fazer aos carros accionados a gasolina. Mantendo-se êsse § único, pode ter-se como certo que se verificará imediatamente pela aquisição das viaturas que consomem gasolina e, portanto, uma maior importação dêste produto, mais caro que os outros, com consequentes prejuízos para a economia do País.

Do digno Procurador Manuel Pinto de Mesquita

Declaro que votei vencido o parecer da Câmara Corporativa acerca da proposta de lei n.º 96, sobre coordenação de transportes terrestres, por não ter sido inserida na mesma a sugestão, apresentada pelo digno Procurador Francisco Marques, para se preceituar na base X, que do Conselho Superior de Transportes Terrestres deveriam fazer parte um representante do trabalho ferroviário e um representante do trabalho automóvel, como cooperadores, respectivamente das empresas ferroviárias e das empresas concessionárias de transportes automóveis, os quais, pelos conhecimentos da técnica do trabalho, poderiam prestar elucidações, tantas vezes necessárias a outros componentes do Conselho, representantes destas e de outras actividades.

Do digno Procurador António Vicente Ferreira

1. — Declaro que votei as bases I e IV da proposta de lei sobre coordenação dos transportes terrestres, com as seguintes restrições:

BASE I. — Aprovei a fusão de *todas* as empresas que exploram linhas de via larga e rejeitei a fusão das mesmas empresas com as que exploram linhas de via estreita.

BASE IV. — Rejeitei o princípio de se conceder a *várias* empresas o monopólio da exploração de careiras de transportes automóveis *numa mesma zona*.

2. — Resumo nas seguintes alíneas as razões de discordância da doutrina da base I:

a) A reunião numa só empresa e sob uma direcção única de *todas* as linhas de via larga facilitará — como é óbvio — o estabelecimento dos horários; o ajustamento e aplicação das tarifas; as permutas do material circulante; a unificação dos tipos do material de tração e de transporte; a organização racional dos serviços de reparação, tanto do material fixo como do circulante; a concentração em novas oficinas devidamente apetrechadas, das grandes reparações e, porventura, do próprio fabrico do material circulante; a aquisição de todos os materiais; a organização, em maior escala, das instituições de assistência social do pessoal.

A maioria das vantagens de ordem técnica acima mencionadas não se obtém, para as linhas de via estreita, com a fusão destas com as de via larga.

b) A empresa das linhas de via larga — por ser *única* para todo o País — já, por esse facto, encontrará dificuldades para compensar as insuficiências de rendimento das *linhas pobres* — que são a maioria — com o rendimento das outras linhas, que, por servirem regiões mais ricas ou por terem perfis mais convenientes, dão maiores receitas ou exigem menores despesas de produção da unidade de tráfego (passageiro-quilômetro, tonelada-quilômetro).

Ora a exploração do conjunto das linhas de via estreita actuais é fortemente deficitária. Contribuem para o facto diversas causas, de que se apontam as principais:

1.ª Pobreza relativa ou insuficiente desenvolvimento económico das regiões por ela servidas;

2.ª Mau traçado e mau perfil das linhas;

3.ª Pequena extensão de cada uma delas, constituindo, apesar disso, uma unidade de exploração *isolada*, com os correspondentes encargos gerais, irredutíveis, que têm de ser repartidos por muito pequeno número de unidades de tráfego;

4.ª Falta de ligação — com vias da mesma bitola — dos diferentes troços, localizados uns ao norte, outros ao sul do Douro, de modo que não é possível organizar com êles uma rede de via estreita, dotada de órgãos de exploração comuns, designadamente parques de material móvel e oficinas de pequena e grande reparação.

c) A exploração destas linhas de via estreita pela empresa exploradora das linhas de via larga não suprimirá as

causas orgânicas, que, no estado actual daquelas, tornam a sua exploração deficitária. O mais que se conseguirá com a fusão projectada será alijar para cima da empresa de via larga os encargos inevitáveis a que não se deseja fazer face pelos meios apropriados e directos, encargos que resultam não de actos das empresas, mas de circunstâncias naturais irremovíveis ou de insuficiências orgânicas que, teimosamente, se não querem suprir. Não é solução aceitável!

3. — Quanto à base IV, a razão da discordância reside na fuga aos princípios que nesta base se verifica e que os adjetivos «ponderada» e «regrada» mal ocultam. Nos caminhos de ferro, onde a concorrência já se encontra, pela natureza das causas, ponderada e regrada, a lei impõe a fusão por conveniências superiores de organização e coordenação; nos transportes por automóveis, onde a imponderação e o desregramento são mais fáceis e, portanto, mais de temer encarrega-se o próprio Estado de incitar a tal concorrência, sem dúvida por meio dos benefícios especiais que lhes concederá nos respectivos alvarás de concessão. Como não parece ser este o propósito do legislador, rejeitei o princípio da multiplicação de concessionários na mesma zona.

Do digno Procurador Ezequiel de Campos

Aprova, com a declaração de que julga que a proposta de lei devia ser de estrutura mais especificada e que também se devia referir no § 2.º da base X a necessidade de se considerar a electrificação metódica dos caminhos de ferro, para se alcançar o melhor serviço e se evitar o mais possível a duplicação de transportes.

Do digno Procurador Joaquim Roque da Fonseca

Por considerar que a proposta de lei n.º 96, sobre coordenação dos transportes terrestres, é da maior importância e gravidade para a vida económica do País, não podendo deixar de se ter em consideração nem o valor e serviços da camionagem para o fomento da riqueza nacional, assim justifica aqueles dos seus pontos de vista que não foram aprovados ou aceites.

Quanto à base IV, entendia e entende que ela deveria ser desdobrada em duas, fixando o critério a que deve obedecer a divisão do País, em zonas, outra estabelecendo as condições que devem regular a concentração dos agrupamentos das empresas de camionagem dentro de cada zona, de maneira que cada um deles se constitua com uma sólida autonomia industrial. Assim se determinariam limites que, sem excluir as vantagens que uma concorrência razoável sempre oferece, levavam a uma equilibrada coordenação dos transportes terrestres — em ordem a servir o interesse nacional, a que todos os demais devem estar subordinados, e no qual a agricultura, o comércio e a indústria ocupam lugares de primeira linha —, por forma a evitarem-se as concorrências prejudiciais à exploração da rede ferroviária e considerar-se erradamente as carreiras de automóveis como mero prolongamento do caminho de ferro.

Quanto à base VIII, na parte relativa aos transportes de aluguer para mercadorias, votou contra por entender que num país em que a rede ferroviária, além de em muitos casos mal distribuída, é indiscutivelmente insuficiente, torna-se prejudicial e anti-económica a disposição que só autoriza os referidos transportes «em regra dentro de um raio de 50 quilómetros em volta da localidade da respectiva sede», pois com ela se eliminam as manifestas e provadas vantagens que ao público presta a camionagem de aluguer de mercadorias, que vai a localidades e por estrada onde não passam as carreiras, contribuindo-se assim para uma repressão de dezenas de anos nos serviços de transportes. Semelhante disposição, que deveria ser substituída por medidas de ordem fiscal para compensar a concorrência ao caminho de ferro, além da ruína que provocará aos pro-

prietários dos veículos e seus empregados, com grave reflexo na indústria de reparações de automóveis, conduzirá a anomalias, como uma que citou, em que para um transporte de mercadorias de 63 quilómetros de percurso será preciso, uma vez aprovada a segunda parte desta base da proposta de lei, percorrer um total de 234 quilómetros com três transbordos!

Quanto à base IX, entende que devem persistir as actuais duas Direcções Gerais, de Caminhos de Ferro e dos Serviços de Viação, cujas funções distintas, como verificou durante os largos anos em que pertenceu ao Conselho Superior de Viação, se reconhecem necessariamente para uma eficiente política de transportes, tanto por via férrea como por estrada.

Quanto à base XV, de cuja alínea B) se suprimiram, com referência a carreiras concorrentes, as palavras «só excepcionalmente serão autorizadas», entende que nessa base ou em qualquer outra a Câmara Corporativa deveria ir mais além pronunciando-se no sentido de que muitas das actuais carreiras classificadas como *concorrentes* deveriam manter-se, a bem do interesse público.

Quanto à base XVI, entende que deve ser eliminada, pois sem uma razão forte não deve sobreonerar-se o povo de um país de tam baixo nível médio de vida com impostos a título de melhoramentos, que não se especificam nem apercebem, para mais quando os transportes de camionagem já são tributados, além do imposto indirecto sobre a gasolina por contribuição industrial e com o imposto especial de camionagem.

Do digno Procurador Raúl de Sousa Ferreira

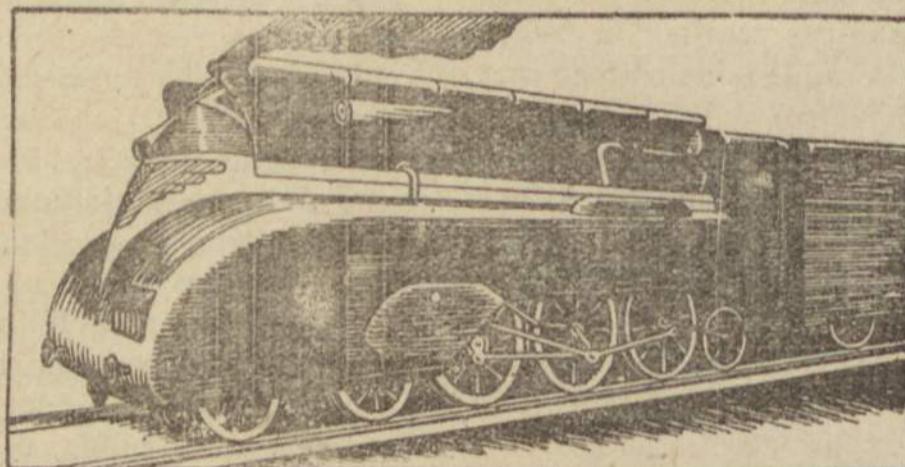
Quanto à generalidade, julgo necessárias a regulamentação e a coordenação de transportes, mas que estas não representem uma sobreposição de qualquer sistema em relação a outros.

A meu ver, a transformação da proposta em lei causará uma completa subordinação de todos os sistemas ao ferroviário, que não acho suficientemente apetrechado para tal fim. Durante um longo período, que não sabemos qual será, pois fica permitido o alargamento do prazo das concessões, todo o tráfego do País, de passageiros e mercadorias, ficará dependente do sistema ferroviário, o que poderá vir a causar graves transtornos à economia geral e a um bom serviço público, como está acontecendo com os transportes urbanos de passageiros, principalmente em Lisboa e Pórtico.

Quanto à base III, julgo que, coartando-se a quem tem mercadorias para transportar o direito de as fazer seguir pela via que melhor lhe convenha e achando-se justo estabelecer um sistema tarifário por distâncias quilométricas corridas, qualquer que seja a bitola das vias a percorrer, não se lhe deve fazer pagar as operações do transbordo de mercadorias que lhe foi imposto. Votei, pois, por que essas despesas ficassem a cargo do transportador e fôssem tomadas em conta na fixação de tarifas, para evitar que as regiões do País servidas pela via estreita fiquem seriamente prejudicadas em relação às outras.

Quanto à base VIII, parece-me deminuto o raio de acção de 50 quilómetros para os carros em regime de aluguer. Há localidades não servidas pelo caminho de ferro e sem tráfego para uma carreira regular de mercadorias, situadas afastadas das estradas onde essas carreiras passam, que se verão, com esse limite, impossibilitadas de receber mercadorias por transporte automóvel e serão obrigadas a voltar aos carros de tração animal para suprirem as suas necessidades.

Finalmente, quanto à base XVI, votei por que o imposto que esta base cria se destinasse exclusivamente aos melhoramentos a introduzir no sistema de transportes por estrada, análogamente ao que acontece com o imposto ferroviário, sem que pudesse ser distraído para outra qualquer aplicação.



PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 136, 3.ª série, de 13 Junho de 1945, publica o seguinte:

Aviso

Nos termos do disposto nos artigos 1.º e 3.º do decreto n.º 27.236, de 23 de Novembro da 1936, se faz público que está aberto concurso de provas práticas, pelo prazo de trinta dias, a contar da publicação d'este aviso, para preenchimento de vagas de dactilógrafos que venham a dar-se no quadro permanente desta Direcção Geral no decurso de dois anos.

Os requerimentos dos candidatos, de ambos os sexos, dirigidos ao engenheiro director geral de caminhos de ferro, serão entregues na 1.ª Repartição desta Direcção Geral, indicando o nome, naturalidade, filiação, residência e o número é date do respectivo bilhete de identidade, instruidos com os seguintes documentos:

a) Comprovando a nacionalidade portuguesa, certidão de idade ou bilhete de identidade;

b) Comprovando ter bom comportamento, o que mostrará por meio de certificados do registo criminal e policial;

c) Comprovando ter satisfeito aos preceitos de recrutamento, da legislação em vigor, se o candidato fôr do sexo masculino;

d) Comprovando ter qualidades físicas necessárias para o bom desempenho do cargo a que se destina, o que mostrará pelos atestados médicos a que se refere o decreto n.º 15.318, de 29 de Maio de 1928, ou pelo boletim de inspecção a que se refere o decreto n.º 19.478, de 19 de Março de 1931, passados com antecedência não superior a três meses;

e) Comprovando ter pelo menos, aprovação no exame de admissão aos liceus ou habilitação legal equivalente;

f) Declaração a que se refere a portaria n.º 8.127, de 5 de Junho de 1935 (modelo n.º 3), devendo a respectiva assinatura ser feita sobre um selo fiscal da importância de 5\$ e reconhecida pelo notário a mesma assinatura;

g) Declaração a que se refere o decreto-lei n.º 27.003, de 14 de Setembro de 1906, em meia folha de papel sellado, e reconhecida por notário a assinatura do candidato.

As provas práticas realizar-se-ão em dia, hora e local a anunciar no «Diário do Governo» e versarão sobre o programa publicado no «Diário do Governo» n.º 222, 1.ª série de 21 de Setembro de 1936.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 7 de Junho de 1945. — O Director Geral, Rogério Vasco Ramalho.

Editorial

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, para cumprimento das disposições do decreto lei n.º 22.562, de 23 de Maio de 1933:

Faço público que no dia 11 de Julho do corrente ano, pelas 15 horas, na Câmara Municipal de Matozinhos, se há-de proceder à venda em hasta pública das seguintes parcelas de terreno consideradas sobrantes:

N.º 35, com a superfície de 288^{m²},50, situada no lugar de Esposade, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto: confronta ao nascente com Manuel Tavares de Oliveira, poente com António Moreira, norte com António da Silva Pereira e sul com caminho de ferro.

N.º 36, com a superfície de 140 metros quadrados, situada no lugar de Esposade, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto; confronta ao nascente e poente com Joaquim dos Santos, norte com António José Moreira e outros e sul com António José Moreira

N.º 37, com a superfície de 115^{m²},50, situada no lugar de Esposade, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto; confronta ao nascente com António Dias, poente com José Martins da Silva Santos e norte e sul com António Dias.

N.º 38, com a superfície de 432^{m²},50, situada no lugar de Esposade, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto; confronta ao nascente com Joaquim dos Santos, poente com estrada municipal, norte com José Martins da Silva Santos e outros e sul com José Martins da Silva Santos.

N.º 40, com a superfície de 472 metros quadrados, situada no lugar de Esposade, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto; confronta ao nascente com estrada nacional e António Francisco Ramalho, poente com António José Moreira e norte e sul com António Francisco Ramalho.

N.ºs 1 e 2, com a superfície de 2.086 metros quadrados, situadas no lugar de Padrão da Légua, freguesia de Leça do Balio, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto; confrontam ao nascente com estrada nacional n.º 1-1.ª e herdeiros de Albina da Silva Barros, poente com Albino Barbosa Pêra, norte com Alfredo Correia da Silva e outros e sul com Alfredo Correia da Silva.

N.º 1-A, com a superfície de 314 metros quadrados, situada no lugar de Padrão da Légua, freguesia de Leça do Balio, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto; confronta ao nascente com estrada nacional n.º 1-1.ª, poente com Alfredo Correia da Silva, norte com Francisco da Silva e sul com Alfredo Correia da Silva.

N.º 2-A, com a superfície de 240 metros quadrados, situada no lugar de Padrão da Légua, freguesia de Leça do Balio, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto; confronta ao nascente, poente, norte e sul com Alfredo Correia da Silva.

Sendo a base de licitação de 5\$00 cada metro quadrado.

São citados, nos termos do artigo 6.º e seus parágrafos do supracitado decreto-lei, os proprietários confinantes acima mencionados, os quais têm direito de opção e de requi-

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

rer o que tiverem por conveniente para a aquisição das referidas parcelas.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 2 de Junho de 1945
— O Engenheiro Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Edital

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, para cumprimento das disposições do decreto-lei n.º 22.562, de 23 de Maio de 1933:

Faço público que no dia 13 de Julho do corrente ano, pelas 15 horas, na Câmara Municipal de Matozinhos, se há-de proceder à venda em hasta pública das seguintes parcelas de terreno consideradas sobrantes:

N.º 9, com a superfície de 1.859^{m²},50, situada no lugar de Ribeiro das Aveassas, freguesia de Leça do Balio, concelho Matozinhos e distrito do Pôrto; confronta ao nascente com Alfredo Correia da Silva, poente com José Alves Lopes Lima, norte com herdeiros de Domingos Moreira e sul com caminho de ferro e outros.

N.º 10, com a superfície de 1.955 metros quadrados, situada no lugar de Caniçais, freguesia de Leça do Balio, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto; confronta ao nascente com José Alves Lopes Lima, poente com Joaquim dos Santos Moreira, norte com Joaquim Gonçalves e sul com caminho de ferro e outros.

N.º 11, com a superfície de 184 metros quadrados, situada no lugar do Ribeiro das Aveassas, freguesia de Leça do Balio, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto; confronta ao nascente e sul com Joaquim dos Santos Moreira e herdeiros de Domingos Moreira, poente com Joaquim Gonçalves e norte com caminho de ferro.

N.ºs 12 e 13, com a superfície de 7.219 metros quadrados, situadas na lugar de Caniçais, freguesia de Leça do Balio, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto; confrontam ao nascente com Joaquim dos Santos Moreira e herdeiros de Domingos Moreira, poente com Albino Barbosa e norte e sul com Joaquim Gonçalves.

N.º 17, com a superfície de 144^{m²},50, situada no lugar de Redolho, freguesia de Leça do Balio, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto; confronta ao nascente com António Francisco Ramalho, poente com caminho público, norte com Manuel da Silva Pombal e sul com caminho público.

N.º 18, com a superfície de 49^{m²},50, situada no lugar de Redolho, freguesia de Leça do Balio, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto; confronta ao nascente com António Francisco de Paula, poente com caminho público, norte com estrada municipal e sul com caminho público e outros.

N.º 19, com a superfície de 4.921 metros quadrados, situada no lugar de Redolho, freguesia de Leça do Balio, concelho de Matozinhos e distrito do Porto; confronta ao nascente com caminho público e Albino Martins da Silva, poente com Albino Martins da Silva, norte com Manuel Alves da Silva Santos e outros e sul com estrada municipal.

N.º 20, com a superfície de 406 metros quadrados, situada no lugar de Gondivai, freguesia de Leça do Balio, concelho

de Matozinhos e distrito do Porto; confronta ao nascente com José Alves Lopes Lima, poente com Manuel da Silva Santos, norte com Manuel da Silva Santos e outros e sul com Albino Moreira.

Sendo a base de licitação de 5\$00 cada metro quadrado. São citados, nos termos do artigo 6.º e seus parágrafos do supracitado decreto-lei, os proprietários confinantes acima mencionados, os quais têm direito de opção e de requerer o que tiverem por conveniente para a aquisição das referidas parcelas.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 2 de Junho de 1945.
— O Engenheiro Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA.

CINEMAS

EDEN — 15,50 e 21,50 — «O Ídolo do público».

COLISEU — Às 20,45 — «Cinema».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.



Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA



**"A NOVA
LOJA DE
CANDEEIROS"**

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

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

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

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:

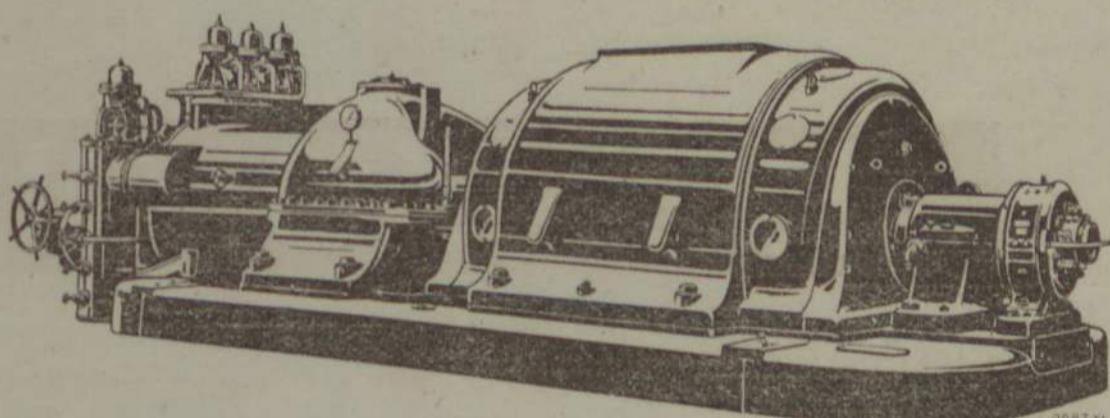
Praça D. João I, 25, 3.^o, Dt.^o — Pôrto

Para interiores
UMA TINTA A ÓLEO, FÓSCA,
DE ASPECTO AVELUDADO
Aplica-se à pistola ou o pin-
cel, adere o tódas as superfi-
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.

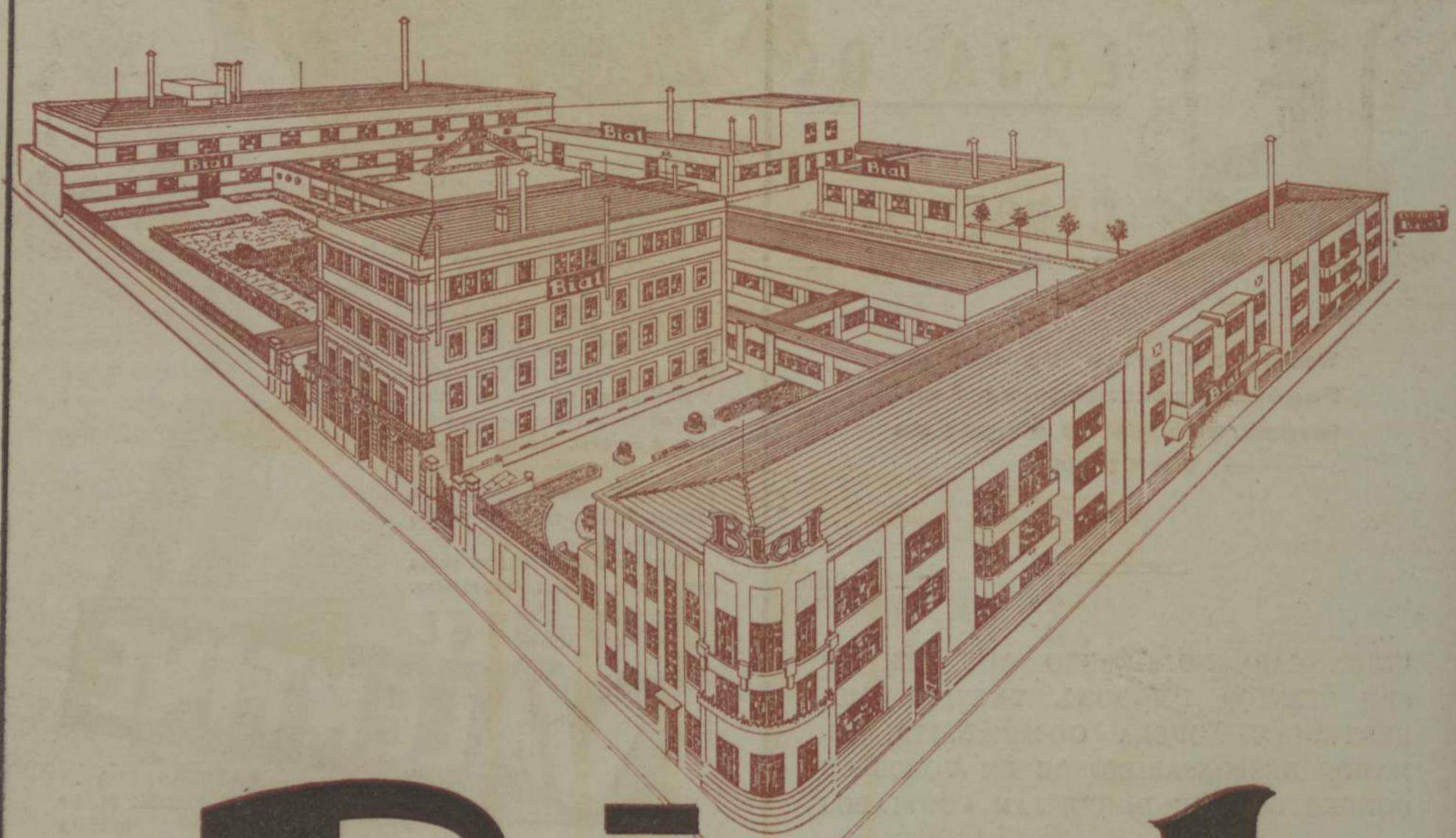
VALPASTEL VALENTINE

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

LUCRE, ACERTE, ATINE, PINTANDO COM VALENTINE



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