

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: 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, Rua Mousinho da Silveira, 136
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1430



16—JULHO—1947



ANO LVIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00
África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00
Números atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

General RAÚL ESTEVEZ
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 :

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 ESTEVEZ DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADOR ARTÍSTICO :

STUART DE CARVALHAI



S U M Á R I O

«Coordenação de Transportes», pelo Engenheiro Civil <i>Américo Vieira de Castro</i>	267
O Congresso Internacional de Caminhos de Ferro em Lucerna, (Do nosso delegado especial <i>C. O.</i>)	271
Os «rápidos» Lisboa-Porto foram restabelecidos três vezes por semana	274
As praias francesas oferecem uma infinita variedade de paisagens marítimas, por <i>Jacques Cohen</i>	275
Há 50 anos	280
Linhas portuguesas	282
Viagens e Transportes	282
Felicitações dos nossos anunciantes	282
Os nossos mortos	282
Imprensa	282
Espectáculos	282
Recortes sem comentários	283
Parte Oficial	284

“Coordenação de Transportes”

Falácia e Optimismo

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

COORDENAÇÃO de transportes!... Mirifica realização, a qual tantos cérebros ainda escandesse, e rios de tinta tem feito correr mundo em fora. Mas as coordenações de serviços — e até de «zonas de ocupação» — são sempre bem dificeis de efectuar, e neste caso muito especial, jámais será uma realidade. Todavia, ainda dela muitos esperam o regresso dos vetustos caminhos de ferro aos seus antigos tempos de esplendor. Pura ilusão, a qual deveras se assemelha à das lindas mulheres, muito cortejadas, quando começam a envelhecer e recorrem a todos os artifícios para encobrir a decrepitude, sempre transparente apesar de tudo.

O declínio dos caminhos de ferro será, porém, muito lento e, durante ele, poderão prestar valiosíssimos serviços à humanidade. A sua senectude poderá ser muito útil se se compenetrem da realidade, deixando aos novos meios de transporte, sem ressentimento, o lugar que de direito lhes compete na vida das colectividades, e mudando radicalmente de orientação. Esta mudança lhes trará novo sopro de vida, e lhes tornará esta mais fácil e mais agradável no interesse de todos, sofra, embora, o amor proprio dos ferroviários, o qual da contenda deve ser arredado para bem longe.

Os governos, a bem das colectividades, devem ajudar os organismos ferroviários nessa mudança, em vez de persistirem na falácia da coordenação, a qual já demasiadamente tem durado.

E, como parentesis muito a propósito, diremos que os armadores dos arrogantes paquetes rápidos, aos quais outrora até se ajuntavam inúteis chaminés para lhes dar maior imponência, devem convencer-se de que, dentro de breves anos, serão implacavelmente batidos pelos aviões, rápidos, comedidos, seguros e económicos, mas não «extra-rápidos» e «anti económicos», como ao presente.

Um artigo do sr. Jayme Gallo, capitão de engenharia, publicado no n.º de 1 de Junho do corrente ano da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, termina pelas seguintes palavras:

«Em conclusão, sejamos optimistas, tendo fé em melhores dias para o caminho de ferro, a bem da nação».

Não temos a honra de conhecer o sr. Capitão Jayme Gallo, por quem, todavia, temos a maior consideração. Além disso, uma conversa, havida vai para um ano com um comum amigo, fez nascer em nós uma grande simpatia por aquele nosso colega.

Não há, portanto, a mais leve sombra de desprimo nas considerações a seguir expostas. Simples discrepancia de opinião, e, em nosso entender, as divergências em assuntos doutrinários, nunca devem afectar os sentimentos que possam ligar os homens. Em tais casos deve haver a «máxima tolerância». Infelizmente, entre nós e mesmo entre os latinos em geral, há uma certa tendência para

proceder de maneira diferente, o que é muito para lamentar.

Nenhum governo no mundo, actuando de boa fé, seja qual for a sua feição política, pode dispensar-se de ouvir a opinião dos seus governados. Sem dúvida, as expressões agressivas ou subversivas são de condenar, e até de reprimir em determinados casos. Mas, às opiniões meraamente doutrinárias deve sempre dar-se a maior liberdade possível.

Os governos nunca devem perder de vista:

1.º Que errare humanum est;

2.º Que todos quantos têm ao seu alcance meios de evitar a propagação de opiniões contrárias aos seus próprios interesses — os quais nem sempre coincidem com os das colectividades — têm uma tendência instintiva a usar dessa faculdade.

É aos governos que compete, a bem das nações, coibir esses abusos, e nunca favorece-los.

A nossa grande divergência de opinião com o sr. Capitão Jayme Gallo provém da nossa observação da vida económica dos caminhos de ferro, mundo em fora, durante quasi meio século, e, como é natural, mais especialmente dos nossos, os quais atribulada vida sempre tiveram desde o seu estabelecimento.

Assim, durante esse estirado lapso de tempo, muitos erros observamos. Por exemplo, durante e após os desastres financeiros da nossa C. P., os quais culminaram no acordo de 1894, foi de moda dizer-se que todas as desgraças dessa empresa foram devidas à sua pessima administração, *pois ela era uma das mais ricas companhias ferroviárias da Europa!* Ora, como nós já demonstramos nestas colunas com provas à vista, ela é **uma das mais pobres do Velho Continente**.

O mais triste é que esse tremendo disparate se vem perpetuando há mais de 50 anos, e ainda hoje é repetido por pessoas cultas! E não se imagine, ingenuamente, que essa convicção não tem importância. Pelo contrário, é bem grave. Conduz a exigir da inditosa C. P. sacrifícios os quais só se podem pedir às companhias muito ricas, e leva até colegas nossos, pouco versados em assuntos ferroviários, a crer na existência de graves erros de administração, passados e presentes, os quais, na verdade, nunca existiram.

Houve, de facto, em determinadas ocasiões uma certa megalomania, e os recentes projectos de electrificação e a persistência dos Poderes Públicos em impôr tarifas ruinosas para os serviços suburbanos, levam-nos à lamentável suposição de que ela ainda não desapareceu completamente das altas regiões ferroviárias no nosso país.

Breve lhes virá o desengano, o qual começará, provavelmente, com a publicação dos resultados do exercício de 1947, primeiro ano de exploração após a fusão das empresas ferroviárias.

Encerrado este parentesis explicativo, excessivamente longo, diremos que o optimismo é valioso factor em todas as grandes realizações. Devem elas, porém, assentar sempre em bases solidas, e não serem apenas fruto de perigosas ilusões.

Para que serviu o optimismo dos dirigentes dos caminhos de ferro franceses?! Para levar as cinco grandes rôdes à completa ruina em 1938.

Quais os resultados do optimismo dos governos helvéticos quanto à caríssima e inconsiderada «super-electrificação» do país?! Tornar as tarifas ferroviárias e a produção nessa simpática e ordeira nação das mais caras em todo o mundo.

Quais as consequências do optimismo na construção dos gigantescos paquetes «Queen Mary» e «Normandie»?! Infligir à economia mundial milhões e milhões de libras de prejuizos.

Que resultou do «optimismo» na construção da linha da Trindade, o qual nos valeu os epitétos de estúpidos e ignorantes da parte dos «inteligentes» e «competentes» em assuntos ferroviários?!

Obrigar o tesouro público a pagar anualmente alguns milhares de contos de prejuízo, e exigir a construção de uma dispendiosíssima estação central. Dos juros e amortização do capital nela immobilizado nem sequer uma infima parte será coberta pelas receitas líquidas da exploração.

Muitos outros exemplos poderíamos citar de funestas consequências de optimismo.

A aliciente e falaz «coordenação de transportes», se chegar a ser um facto — o que temos por muito duvidoso — não trará grandes prejuízos à nação, mas também não trará benefícios para ninguém, mas sim amargas desilusões para muitos, e entre eles alguns por quem temos especial consideração.

Diz-nos o sr. Capitão Jayme Gallo que, quanto o decreto sobre coordenação de transportes tenha sido publicado há mais de um ano, carris e estradas continuam em «franca concorrência». E, creia o ilustre articulista, assim continuarão sempre. Pode mesmo esperar-se que o agravamento dessa competição se irá acentuando, à medida que o preço da gasolina for baixando e forem aumentando os aperfeiçoamentos nos automóveis.

Por grande desventura, esses melhoramentos nos automóveis conduzem também a acréscimo dos lucros, enquanto nos caminhos de ferro as melhorias de serviços de passageiros trazem sempre aumento de prejuízos. Assim, dos melhoramentos nos serviços de passageiros, prometidos pelo sr. Director Geral da C. P., resultarão grandes benefícios para o público, mas resultará também um considerável aumento nos prejuízos dos serviços de passageiros. Não haja funestas ilusões a tal respeito. Mas nós bem sabemos que, a atracção para melhorar os serviços de passageiros é irresistível.

Quanto à concorrência entre carris e estradas, a qual tanto aflige os simpatizantes dos caminhos de ferro, para a ela obviar por completo seriam necessárias medidas, tão draconianas e tão atentatórias das liberdades individuais, que nenhum Governo no mundo se atreveu ainda a publica-las.

Em nossa opinião nunca serão promulgadas.

A bem das nações, e dos próprios caminhos de ferro, é indispensável, em lugar de falacioso optimismo, resignação e mudança completa de orientação perante os factos consumados.

Um dos mais graves equívocos dos dirigentes dos caminhos de ferro é imaginarem que é possível a estes continuar a prestar os mesmos serviços que prestavam há três decénios, e continuar a explorar nas mesmas normas. Assim, por exemplo. Em face dos notabilíssimos progressos dos automóveis nos últimos anos, os caminhos de ferro continuam a explorar com locomotivas tendo já atingido a respeitável idade de 50 e 60 anos, e algumas talvez mais, absolutamente incapazes de prestar serviços económicos, mormente quando o carvão se vende a preços exorbitantes. Serão estes processos de exploração próprios para acompanhar os progressos do automobilismo?! Certamente não.

Explorar com material anacrónico e anti-económico, e tudo esperar da «coordenação de transportes» é um verdadeiro contra-senso. Não falando já na circunstância de que uma coordenação estabelecida entre um meio de transporte, essencialmente progressivo, e outro quase repressivo, constitue um atentado contra o progresso e contra o bem-estar da humanidade. Tudo se tem esquecido em face do grande valor representado pelo património dos caminhos de ferro.

Mas não se pense que nós, com esta observação, queremos dizer que teria sido possível aos caminhos de ferro concorrer vitoriosamente com a camionagem, se muito mais tivessem progredido. Não. A camionagem satisfaz necessidades muito diferentes das que satisfaz o caminho de ferro, e é esta a principal razão pela qual a coordenação entre os dois meios de transporte nunca passará do papel.

Em nossa opinião o caminho seguido pelos organismos ferroviários, desde o início desta contenda, tem sido erróneo. Vejamos. Como os caminhos de ferro sabiam — ou deviam saber — os únicos serviços lucrativos sobre carris são os de mercadorias. Os brilhantes e atraentes serviços de passageiros, expressos, rápidos, flexas, combóios-relâmpagos, e outros com sonoras designações, quando não trazem prejuízo, também lucros não proporcionam.

O facto ficou amplamente demonstrado após os brilhantes e minuciosos estudos da S. N. C. F. F., já publicados em resumo nestas colunas.

Os combóios suburbanos — está hoje bem pro-

vado, ou antes, vulgarizado, pois provado estava há muito — dão prejuízos elevadíssimos, e são o cancro dos caminhos de ferro em todo o mundo.

Em presença de semelhante situação qual deveria ter sido o procedimento dos caminhos de ferro, quando o automóvel começou a mostrar-se um perigoso concorrente?! Evitar por todos os meios ao seu alcance que ele os atingisse nos únicos serviços donde lhe provinham lucros e, paralelamente, esforçar-se por que o novo concorrente os fosse aliviando dos serviços donde só prejuízos lhes advinham, animando mesmo os passageiros a preferirem as estradas. O amor próprio dos ferroviários nada devia ter influido nas suas resoluções, ao contrário do que sucedeu.

Quanto às mercadorias teria sido possível, logo de inicio e antes de a contenda se irritar, obter dos Poderes Públicos medidas capazes de evitar a fuga das mercadorias ricas para as estradas em transportes colectivos. Bastaria a perda, impossível de evitar, das que são transportadas particularmente. Estas medidas são defensáveis, porquanto, sendo de basilar importância para a economia das nações que as tarifas de mercadorias ponderosas e pobres, sejam as mais baixas possível, justo seria que os caminhos de ferro transportassem também as ricas, as quais deixam maior benefício.

Procederam desta forma os caminhos de ferro?! Não. Deixando-se levar mais pelo sentimentalismo do que pelos ensinamentos da contabilidade e da estatística, actuaram de maneira inteiramente diversa. Tentaram logo opôr-se à fuga de todo o tráfego, sem descriminar o que era lucrativo do que só prejuízos lhes acarretava. Grave erro, o qual bem caro lhes custa hoje, sendo obrigados, como se por castigo fosse, a transportar passageiros suburbanos a preços inferiores aos do custo!...

A camionagem, batida e oprimida no seu legítimo campo de acção — os transportes colectivos de passageiros a curtas distâncias — voltou-se com afinco para as mercadorias, o ponto vulnerável das linhas férreas.

Em nosso entender, se logo de comêço a orientação dos caminhos de ferro tivesse sido a preconizada por nós, bem mais favoráveis teriam sido os resultados, tanto para a economia das nações, como dos próprios caminhos de ferro. A falácia da coordenação de transportes, ou seja a luta contra o inevitável, foi a desgraça das linhas férreas. Nenhum recurso há contra a persistente má administração económica e financeira, seja das nações, seja de qualquer organismo. O triste exemplo da França em 1938 bem o demonstrou. Baldadamente invocam as companhias o peso excessivo da fiscalidade, e outras causas provenientes dos governos. A estatística mostra claramente a inanidade dessas alegações. As anti-económicas condições de

exploração, e só elas, foram a causa da ruína dos caminhos de ferro franceses, prevista há muitos anos.

A situação dos nossos caminhos de ferro — repetimos — vai-se agravando à medida que forem sendo melhorados os serviços de passageiros.

Mas, independentemente desses melhoramentos, a situação dos nossos caminhos de ferro tende a peorar, talvez bem mais rapidamente do que muitos supõem.

Urge promulgar medidas tendentes a sustar esse agravamento. Várias são elas, mas, em nosso entender, duas devem ser decretadas imediatamente, antes que seja demasiadamente tarde, sem se deter com os violentos e injustificáveis protestos de uma insignificante minoria da população do país. Toda a restante população com essas medidas beneficiará. E, sem dúvida alguma, os interesses das escassas dezenas de milhar de habitantes dos subúrbios de Lisboa e Porto não podem sobrepor-se aos interesses de todo o país. É iníquo.

São essas medidas:

1.º — Autorizar um substancial aumento nas tarifas dos comboios suburbanos, de forma que elas cubram, ao menos, as despesas de exploração;

2.º — Supressão completa do imposto ferroviário sobre as receitas de mercadorias de pequena velocidade — imposto injustificável em face da extrema fraqueza das receitas quilométricas de mercadorias no nosso país, da má situação financeira

dos nossos caminhos de ferro e da excelente situação das finanças do Estado Português.

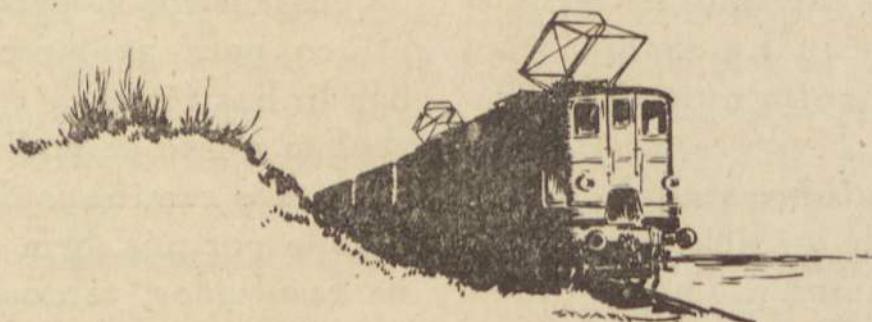
Ajudar os caminhos de ferro a manter baixas tarifas de mercadorias é fomentar a riqueza pública. Impôr-lhes tarifas ruinosas para os comboios suburbanos é apressar a ruína desses utilíssimos instrumentos de transporte, com todas as graves consequências que desse facto poderão advir.

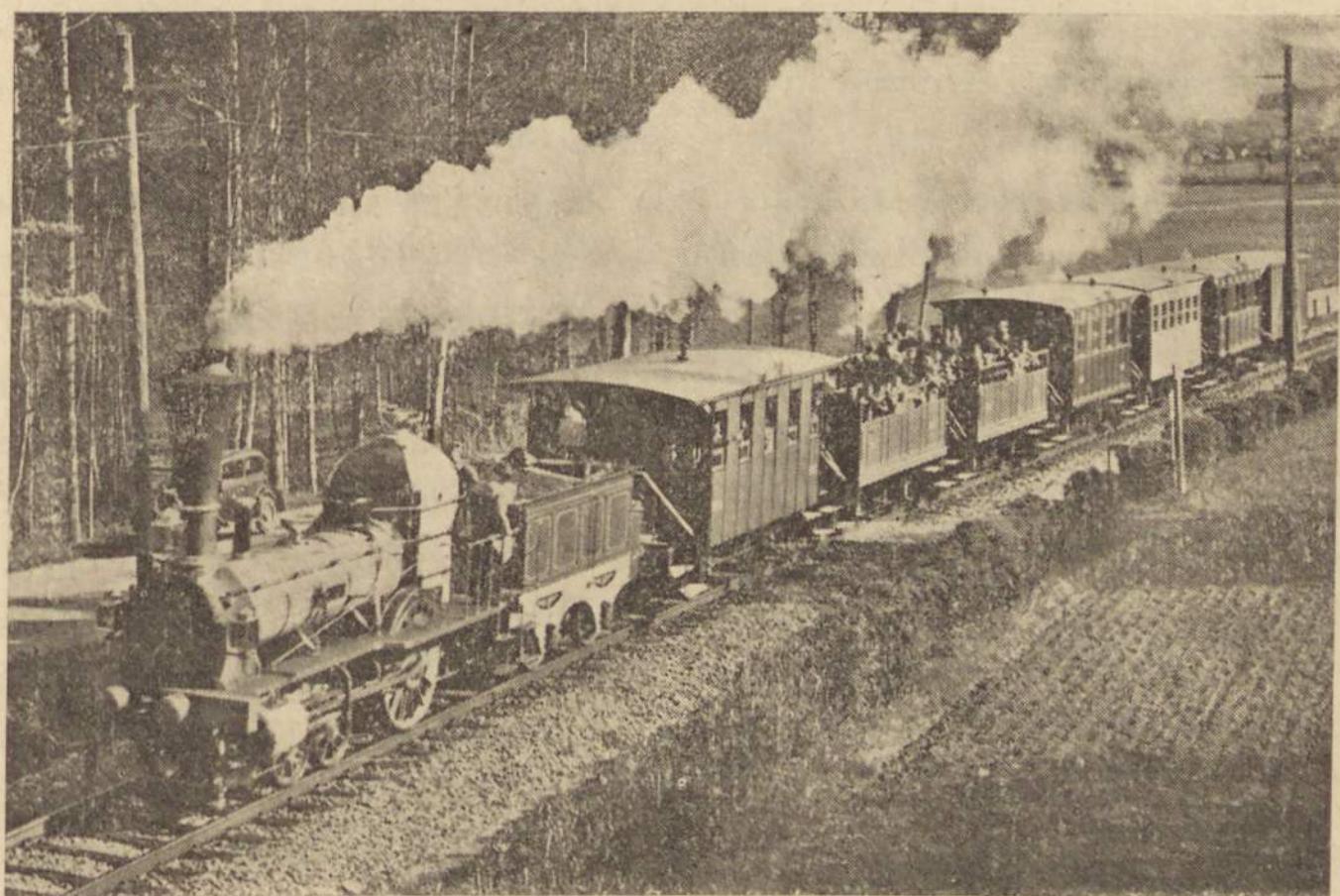
Repitamos mais uma vez, aborrecidamente embora nem a fusão das empresas ferroviárias, a qual julgamos acertada, nem a «coordenação de transportes», podem influir sensivelmente na situação financeira dos nossos caminhos de ferro. Os tempos de esplendor passaram, e nunca mais voltarão. O que é indispensável é amparar os caminhos de ferro na sua inevitável decrepitude, sem ilusões, as quais podem ser muito funestas.

Para terminar lembaremos, ainda uma vez, que as grandes electrificações das linhas férreas francesas foram realizadas quando a falência já lhes rondava a porta. A electrificação do *Midi*, a mais pobre das rôdes francesas e pouco mais rica do que a nossa C. P., foi um verdadeiro crime financeiro e consumou a sua ruína. E dizemos «consumou» porque arruinada estava ela já há muitos anos.

Mas com isso nada tinham, nem disso queriam saber, os «grandes electrificadores mundiais», cuja magistral propaganda bem poucos deixa de envolver nos seus poderosos tentáculos.

Com a C. P. o mesmo se passa, naturalmente.





Reconstituição dum comboio de há um século — uma das curiosidades apresentadas nas comemorações do centenário dos Caminhos de Ferro Suiços

O Congresso Internacional de Caminhos de Ferro em Lucerna

(Do nosso delegado especial)

LUCERNA, 24 de Julho.—Falar da Suiça é assunto sério e de profundo interesse que reservamos para os próximos números. E digo muito sério, porque a maneira como somos recebidos merece atenção muito especial. O visitante é atendido condignamente desde que dá entrada na sala de recepção ao turista.

É grande a afluência de delegados de todos os países do mundo que, a pouco e pouco vão fazendo as suas inscrições na Casa do Congresso.

Temos o hábito de fazer parte da guarda avançada e já a nossa *Gazeta* está inscrita, talvez em terceiro lugar, por termos chegado no sábado, de volta de Paris, onde a greve dos empregados bancários e a dos armazéns de grande movimento, da importante cidade, alastrava, aborrecendo os turistas que dias antes já haviam sofrido com a

dos ferroviários que nos obrigou a ir de Handaya a San Juan de Luz e depois até Paris, em autocarro, com saída ás cinco e meia da manhã e chegada à capital da França á uma e três quartos da madrugada.

Os portugueses não se fazem esperar e chegam constantemente os delegados do nosso Governo, bem como os representantes da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Caminhos de Ferro Coloniais e outras individualidades conhecidas nos meios ferroviários portugueses que vão tomar parte nos trabalhos da XIV sessão do Congresso Internacional de Caminhos de Ferro. É desnecessário registar nomes, porque todos estão presentes, à excepção de dois ilustres delegados, que por dificuldades várias ficaram impossibilitados de vir a Lucerna.

A primeira reunião, depois de se inscreverem os congressistas, é a da Imprensa Técnica, convidada para o importante acontecimento.

Tudo decorre sem grandes formalidades. Assistem trinta jornalistas, representando a Imprensa ferroviária de todo o Mundo. Os discursos, que são poucos, tem de ser traduzidos em inglês, francês e alemão. As comunicações feitas pelos delegados que compõem a mesa são já conhecidas da assistência. Brevemente as publicaremos. Já sabemos que há sessões às quais a Imprensa não assistirá. Mas aos jornalistas será fornecida uma nota do que for conveniente publicar-se. Existe portanto aqui também uma censura, que hoje é mundial, com excepção de alguns países, entre os quais a França e a Inglaterra, que bem embaraçadas se vêm no actual momento.

Ontem tivemos a tarde livre, para admirar o que Lucerna possue de belo e magnífico. Tomaticmos lugar num dos seus encantadores barcos, que nos conduziram ao lago dos quatro cantões e outros mais distantes que embelezam esta linda e magestosa cidade.

A Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro forneceu aos congressistas um livre trânsito dos Caminhos de Ferro Federaes Suiços para todos os seus transportes, quer ferroviários, quer eléctricos, quer ainda aéreos. Temos, portanto, todas as facilidades para ver e apreciar as belezas desta terra verdadeiramente privilegiada que é a Suiça.

Não admira que extranhemos ver os condutores dos eléctricos e dos autobus e outros transportes descerem dos carros, para ajudar a subir as senhoras, as crianças, e os velhos, e até a transportar embrulhos ou pacotes mais pesados, pois no nosso país raramente se vê isto... O turista, ao entrar em qualquer transporte, é saudado pelo respectivo condutor com uma «continência», como a faz o soldado ao seu superior, em Portugal. E estas pequenas coisas dão-nos vontade de permanecer nesta terra muito tempo. Mas, de repente, a gente lembra-se que cada franco suíço custa, aproximadamente, sete escudos e lá se vai o sonho... As refeições — mas que refeições! — são a quatro francos. Constam de sopa, um abundante prato de carne com batatas, feijão verde, salada de alface, fruta ou um gelado, mas isto — repito — com tal abundância, que não chegamos até ao fim, apesar de comermos pouco. Os congressistas beneficiam,

no luxuoso restaurante da gare, de um desconto de vinte por cento nas suas refeições.

A sessão de abertura do Congresso

Na grande sala do Congresso efectuou-se hoje, às 9,30, a abertura solene das sessões. Estão presentes perto de 500 delegados e muitas senhoras que os acompanham. Preside M. Etter, presidente da confederação helvética, M. W. Meile, presidente de Direcção dos Caminhos de Ferro Federais Suiços, e W. Delory, Director Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas.

Um orgão instalado ao fundo do salão executa um prelúdio de Bach que a assistência escuta com atenção. O sr. Meile dá as boas vindas aos senhores delegados dos Governos ali representados saudando os restantes também em nome da Comissão Executiva do Congresso. Faz referência ao centenário dos caminhos de ferro suíços e refere-se à data memorável em que foi aberto à exploração o primeiro troço de via. Espera que todos os senhores delegados possam trabalhar dentro de uma atmosfera de completa liberdade, para se poder obter os resultados técnicos desejados.

Segue-se o sr. Etter, Presidente da Confederação Suiça que sauda todos os congressistas e deseja a boa colaboração de todos. O sr. Delory, Presidente da Associação e Director Geral da S. N. C. B., em nome dos quinhentos delegados à sessão, agradece ao Presidente da Confederação Helvética a honra que concedeu à associação assistindo à sessão solene de abertura e aceitando a presidência. Vê nisso todo o interesse que o sr. Presidente concede ao Congresso e aos esforços feitos para melhorar as condições de transporte. As palavras de boas vindas pronunciadas pelo sr. Presidente — continua o orador — refletem o sentimento que o comité permanente encontrou ao tomar contacto com o comité local de organização, cujos esforços asseguram ao Congresso um exito sem precedentes. O Congresso que vai abrir consagra a resurreição da Associação Internacional dos Caminhos de Ferro, cuja actividade foi muito reduzida pela guerra.

O orador acrescenta ainda que esta actividade foi retomada desde o fim das hostilidades, e desde a primeira reunião da Comissão permanente, em Fevereiro de 1946, onde se verificam os estragos sofridos nas fileiras da Associação. Mr. Delory

refere-se ainda aos desaparecidos, aos quais presta homenagem e sauda a Suiça que festeja o centenário da criação dos seus caminhos de ferro e que aceitou a organização do congresso actual.

Para terminar, o orador diz que em atenção ao tempo limitado, reservado à preparação do Congresso, alguns quesitos interessantes e urgentes vão ser tratados, como por exemplo as tendências na organização de combóios de passageiros e a construção de casas para pessoal dos Caminhos de Ferro, ambas de grande actualidade. Referindo-se à via, diz que esta foi gravemente atingida nesta última guerra, e que para a pôr em condições, isso acarreta sérios problemas como também a redução das despesas de exploração e o melhoramento das condições de transporte e do conforto de passageiros, o que impõe uma revisão dos princípios de construção e utilização de material.

Segue-se no uso da palavra Mr. Meille, que agradece a honra que lhe fazem, confiando-lhe a presidência do congresso. Faz algumas considerações sobre os quesitos ferroviários, interessando todos os delegados, e acrescenta que os transportes pelo «rail», nos nossos dias, revestem-se de grande importância, pois acarretam para os ferroviários de todos os graus uma grande responsabilidade. Trata-se — diz o orador — de definir claramente a

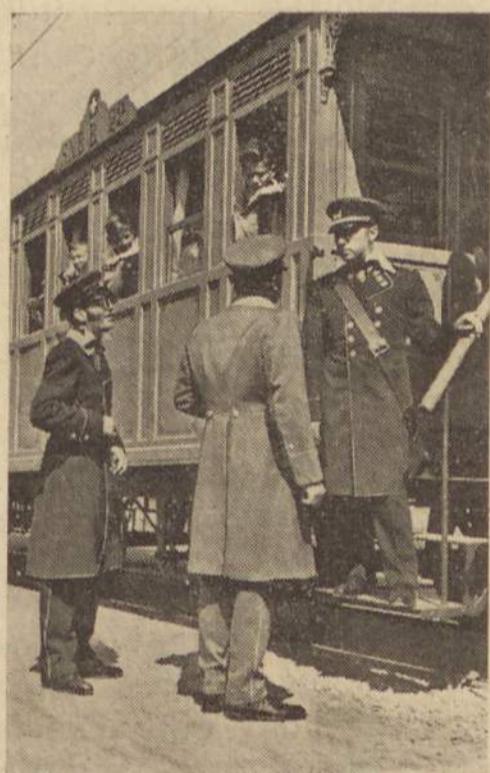
missão dos caminhos de ferro, em relação aos outros meios de transporte. Os Caminhos de Ferro devem, sobre o ponto de vista financeiro e económico, ser postos no mesmo pé de que os seus concorrentes. Mr. Meille sublinha a importância dos problemas técnicos nascidos da guerra, resultando a destruição e falta das matérias primas, e diz ainda que é importante para cada país restabelecer as relações ferroviárias, tanto interiores como exteriores. A sessão terminou pela execução impecável de novo prelúdio de Bach.

Uma visita ao museu de Lucerna

Depois desta sessão, houve uma visita ao museu local, onde admirámos modelos ferroviários em miniatura, desde a criação do caminho de ferro, representados por máquinas a vapor, óleo, eléctricas e carruagens. Em outro local encontramos a mala-posta de 1126 e a de 1421.

Às 12,50, realiza-se uma excursão a Winterthur. Um combóio composto por magníficas carruagens de 3.ª classe conduz parte dos congressistas que visitaram, em grupos de 12 pessoas, uma grandiosa fábrica construtora de locomotivas, à qual nos referiremos brevemente.

C. O.



Há cem anos... — Um pormenor da reconstituição dum combóio. Observe-se a curiosa indumentária dos funcionários

Os "rápidos" Lisboa-Porto foram restabelecidos três vezes por semana

A C. P. procedeu a importantes beneficiações em várias linhas e encomendou na Suiça 60 carruagens

AC. P. restabeleceu os «rápidos» da tarde Lisboa-Porto e, de manhã, Porto-Lisboa, três vezes por semana, o primeiro em 4 horas e 40 e o segundo em 5 horas e 10. A circulação desses comboios passará a fazer-se diariamente logo que melhorem as condições.

Os comboios rápidos 51 e 52 entre Lisboa e Porto passaram desde o dia 8 a circular em melhores condições do que antes da guerra. O comboio que sai de Lisboa-Rossio às 19,27 chega a S. Bento às 0,7 depois de 349 quilómetros. Tiveram de reprimir-se algumas paragens, sobretudo na primeira parte do percurso, como as de Santarém e Entroncamento, e depois, Pampilhosa. A saída do comboio n.º 52 da estação de S. Bento é às 7,50 sendo a chegada a Lisboa Rossio às 12,57 não podendo a marcha ser igual à do comboio 55 porque para tal deviam de alterar-se desde já os horários de outros comboios com marchas fixadas. Na circulação destes dois comboios houve o cuidado de proporcionar aos passageiros do Norte maior número de obras de estadia em Lisboa do que nos antigos horários.

Por agora, a circulação dos comboios n.º 52 e 55 far-se-á apenas às 3.ªs, 5.ªs e sábados, nos dois sentidos, mas, quando as circunstâncias o permitirem, a circulação passará a fazer-se diariamente e em melhores condições.

Nos últimos meses, foram postas em prática medidas de certa importância, que não tiveram o devido relêvo, como a circulação de comboios directos de Porto a Monção e vice-versa, os quais permitem realizar a viagem de Porto a Braga em 1 hora e 20, do Porto a Viana em 1 hora e 30 e do Porto a Monção em 3 horas.

Além do estabelecimento de maior número de comboios e aceleramento de alguns, nas linhas do Dão, Oeste, Vale do Vouga, Sul e Sueste, Ramal de Tomar e outras, foi melhorado o serviço de trâncias de Sintra, Azambuja e Aveiro, tendo sido prolongado até Coimbra alguns comboios da Beira Alta.

No dia 5 foi aumentado o número de comboios passando a circular o do Porto a Chaves em ligação com os «rápidos» 51 e 56, que circulará três vezes por semana durante o verão para facilitar a deslocação dos frequentadores de Vila do Conde e Pedras.

A linha de Leste foi melhorada. Além do serviço de camas entre Lisboa e Badajoz estabeleceu-se um horário, com grandes vantagens para o público.

Dentro em pouco se procederá à revisão dos horários das linhas de Leste e Norte, e com base nesses horários serão estabelecidos os das outras linhas, tendo em consideração o aceleramento das marchas dos comboios de passageiros.

A C. P. restabeleceu também a circulação de alguns comboios de mercadorias e prepara-se para já outros em funcionamento. Em alguns desses comboios estabeleceu-se o sistema de contentores, cujo emprego deu resultados satisfatórios, que será em breve generalizado para a montagem do «serviço directo de porta a porta», para outros pontos do País. Está em estudo o emprego de meios de transporte, cuja combinação permita ainda, maior aceleramento no transporte de produtos do Algarve para Lisboa, o que muito facilitará o abastecimento da capital.

Além da circulação temporária do «Lusitânia-Expresso-Sevilha», por ocasião das festas da Primavera em Sevilha, foi restabelecido o «Sud-Expresso» uma vez por semana entre Lisboa e Irun, o que permite a ligação com os comboios franceses.

Procedeu-se a importantes benefícios nas linhas recentemente encorporadas do Dão, Guimarães e litoral do Minho. Intensificou-se a reparação de locomotivas e de material circulante, cuidou-se do problema do abastecimento de combustível e preparou-se a aquisição de material novo, que por, virtude da guerra, só agora vai sendo recebido. Apesar de crise a C. P. conseguiu armazenar cerca de 80.000 toneladas de carvão.

A dificuldade de adquirir carruagens e locomotivas obrigou a reparar e melhorar, além do normal, o material existente, o que só foi possível com o esforço e dedicação do pessoal. O fornecimento de locomotivas tem sido demorado, tendo chegado há dias a primeira de fabricação espanhola, de uma encomenda de seis feita pelo Estado. As restantes devem ser entregues dentro de semanas. Além destas, vieram da América mais 22 locomotivas que já se encontram em circulação. Até Janeiro de 1948, devem ser recebidas 24 automotoras suecas «Diesel», algumas com 70 lugares. Foram ainda encorridadas, há poucos dias, 12 locomotivas «Diesel» eléctricas, de construção americana, que serão recebidas dentro de um ano. Para libertar as locomotivas de manobras nas estações, encomendou o Estado 6 tractores «Diesel» mecânicos, à Inglaterra, devendo a C. P., por seu lado, assinar, em breves dias, o contrato para a aquisição de 12 tractores «Diesel» eléctricos, de fabricação americana, com o mesmo fim.

Nas oficinas da C. P. construiram-se nos últimos anos cinco automotoras a gás pobre que circulam nas linhas de Leste, ramais da Lousã e da Figueira e algumas linhas de reduzido movimento do Sul e Sueste. Estão em construção mais 12. A C. P. e o Estado adquiriram durante e depois da guerra 1.700 vagões, todos já em circulação, além de 90 vagões cisternas de 40 toneladas. As condições de reparações nas oficinas do Entroncamento foram melhoradas.

Foram encomendadas na Suiça 60 carruagens destinadas aos comboios trâncias.



A praia de Biarritz, uma das mais belas do mundo, com o seu luxuoso casino

DE DUNKERQUE A MENTON

As praias francesas oferecem
uma infinita variedade
de paisagens marítimas

Por JACQUES COHEN

«La mer, la mer toujours recommencée»

Este famoso verso de Paul Valéry podia servir de divisa a qualquer relato sobre as belas praias da França. Ilustra de forma notável a grande variedade de paisagens marítimas que as costas francesas oferecem ao turista.

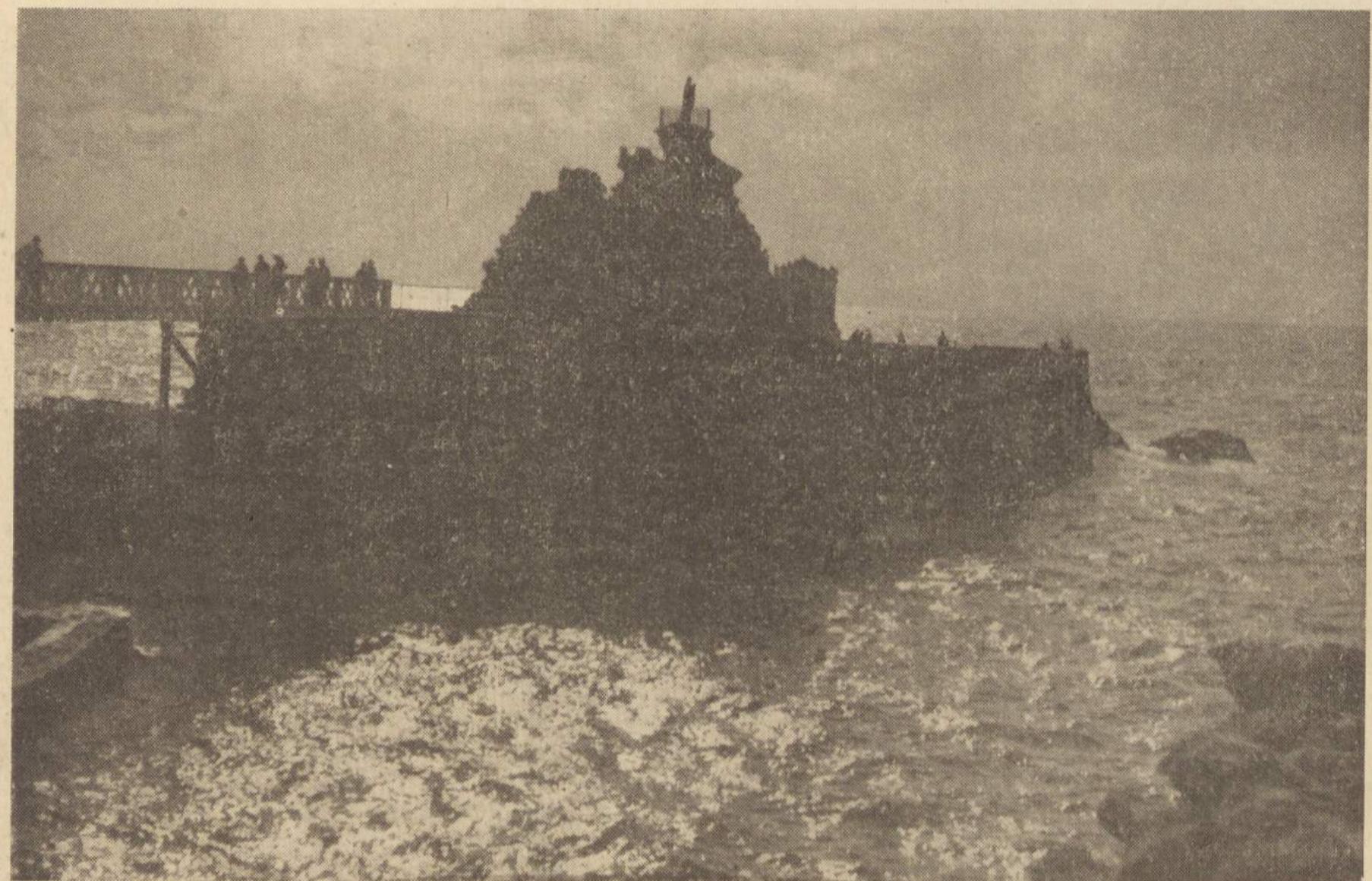
De facto, a França é um dos raros países do mundo que oferece às preferências de quantos amam o Mar a maior diversidade de climas, locais e águas. As águas do Mar do Norte diferem das que banham as costas bretões. As vagas do Oceano teem aspectos muito distintos da serenidade azul do Mediterrâneo.

Entre os cerca de mil quilómetros que separam as latitudes de Dunkerque e de Nice, escalam-se todas as gamas desde o clima setentrional ao clima

tropical. É desta diversidade que provem a nomeada das praias francesas, que se adaptam a todos os temperamentos e também a todos os caracteres. O nervoso evitará o clima quente, debilitante, e buscará o ar vivo e tónico do Mar do Norte, o linfático preferirá a calma imutável do Sul e o poeta não cessará de cantar a frescura da Mancha, os horizontes longinquos do Oceano e o imenso lago mediterrâneo.

Quatro mares

Quatro mares banham pois a França, concedendo-lhe esse raro privilégio de costas escarpadas e de praias hospitalícias que se prolongam para o interior coberto de árvores variadas desde



o pinheiro e o carvalho verde até aos pinheiros mansos e às palmeiras de sombra acolhedora.

As alegrias naturais e sás do vento do largo, das vagas ininterruptas, do sol quente, ao prazer que oferecem escarpas, rochas, velhos portos, aldeias pitorescas, devem acrescentar-se todas as distrações que as 350 estâncias balneares francesas proporcionam aos turistas em férias: casinos, jogos de praia, festas, concursos hipicos, regatas, etc..

Tornar-se-ia fastidioso enumerar essas 350 estâncias que se estendem de Dunkerque a Menton e isso não daria senão uma pálida imagem do cenário infinitamente variado que se oferece aos banhistas. É portanto preferível fazer desfilar as costas e estâncias balneares francesas agrupando-as por regiões cujas *afinidades* se tornem mais sensíveis ao leitor.

O Mar do Norte

Comecemos pelas praias do Norte, caracterizadas por um clima fresco, arejado, muito tónico. A água constantemente agitada por uma fresca brisa muito agradável no Verão, as praias de fraco declive, muito largas de areia fina, convêm perfeitamente às crianças.

De Bray-Dunes perto da fronteira até Calais, a costa é baixa e bordada de dunas, de Calais ao Touquet-praia de renome, muito frequentada pelos ingleses que ali têm uma importante colónia — o mar é enquadrado por altas escarpas. Finalmente, a praia-tipo vê-se a partir do Touquet até à baía do Somme.

O famoso Rochedo da Virgem, em Biarritz, do qual se domina o vasto horizonte do Golfo de Gasconha



A baía, a praia e o porto de Cannes explodem no oiro faudístico do sol...

Panorama de Guéthary na costa basca



O Somme marca o ponto de partida até ao Havre da costa de greda francesa: escarpas elevadas e brancas encerram multiplas praias de seixinhos miudos e abrigam-nas do vento. Citemos ainda diversos portos pequenos e pitorescos, de nomes encantadores: Dieppe, Veules-les-Roses, Saint-Valery en Caux, Fécamp, Yport, Etretat, etc....

A costa do desembarque

Atravessando o Sena, eis-nos na «Costa da Graça», dominada pelo estuário e pelo encantador porto de Honfleur, uma das capitais do Calvados. Sob os nossos olhos desfilam areias de nomeada mundial: Deauville, a dos ricos chalets e sua irmã Trouville, Villers, Houlgate, Cabourg e toda a série de múltiplas praias familiares, onde as crianças podem recrear-se sem perigo num mar calmo, iodado, de ar salino vivificante.

Como poderemos evocar sem emoção a praia de Arromanches que foi a primeira a conhecer o desembarque libertador da Europa e onde tantos soldados aliados encontraram em 1944 uma morte heróica? Esta região da França passará a constituir mais um lugar de peregrinação para as gerações futuras que um centro de distrações

O Cotentin

A península do Cotentin domina a Mancha. O mar que a banha nas suas três faces sofre a influência suavisante das correntes do golfo do Mé-

xico e o clima, ainda que vivificante, mantem-se fresco e agradável.

O turista é atraído por numerosos locais de nomes célebres. Ha particularmente duas excursões que são famosas e muito apreciadas: às ilhas anglo-normandas e ao Monte Saint-Michel cuja abadia ergue no centro da baía de tons escuros a sua esbelta silhueta.

Aqui também se tornaram famosos pela guerra de Libertação os nomes de vários locais que perdurarão muito tempo na recordação das futuras gerações: Saint-Lô, Valognes, Cherbourg, Coutances,

A costa Sul é também abundante em enseadas, baías, estuários, praias e portos de pesca que constituem locais encantadores e célebres: a baía de Brest, Tas de Pois, baía de Douarnenez, «menhirs» de Carnac, Belle Ile en Mer, etc....

Do Loire ao Gironda a costa torna-se de novo baixa e menos escarpada. Largas extensões de areia fina, como Les Sables d'Olonne e Royan, numerosas ilhas, como as de Ré, Noirmoutier, d'Oleron, muitas delas bordadas de pinheiros, atraem no estio inúmeros veraneantes que apreciam o clima quente e suave da região.



É sempre maravilhoso o pôr do sol na ponta de Graves, próximo a Royal

Avranches onde o exército alemão sofreu a sua última grande derrota.

A Bretanha

Eis-nos desembarcados na Bretanha. Descrever esta região em poucas linhas torna-se impossível porque a península bretã comporta tantos aspectos diversos quantas as suas praias e estas são inúmeras.

A costa Norte da Bretanha, que vai de Saint-Malo a Brest é extremamente cortada, rochosa e nas suas anfractuosidades abriga múltiplas enseadas de areia fina, muitas das quais protegidas do vento e possuindo um clima muito suave. O interior da região é riquíssimo em calcáreos. Encontram-se ali aldeias pitorescas e belas e velhas igrejas.

Do Atlântico ao Mediterrâneo

Atravessemos o estuário do Gironda! eis-nos na região landesa; costa rectilínea de várias centenas de quilómetros, comportando longas margens batidas pelo vento do largo e bordadas pelo imenso pinhal das Landes.

Próximo da costa espanhola é a costa basca, também chamada Costa de Prata, que ostenta a riqueza elegante e mundana das suas praias universalmente conhecidas pelo seu fausto: Biarritz, Guéthary, Saint-Jean-de-Luz, Hendaye.

Depois deste rápido periplo, deixemos o Oceano Atlântico, de costas varridas pelas vagas do largo e pelo fluxo e refluxo das marés, e dirijamo-nos para o outro lado da fronteira espanhola.

Encontramo-nos numa região curiosa, pitores-

ca, menos frequentada pela multidão do que as praias normandas ou do Sudoeste, mas muito apreciadas pelos artistas; referimo-nos ao Russilhão com a sua costa de célebres portos: Collioure, Port-Vendres, Banyuls, Canet-Plage. Até Toulon as praias situam-se, quer numa cadeia de dunas, quer junto de lagos, quer ainda nas pequenas enseadas provençais povoadas de pinheiros e de oliveiras, de clima seco e quente e sem marés.

O sol do meio-dia

É a partir de Toulon que começa verdadeiramente a Costa Azul. Três tipos se sucedem até Menton: a Costa dos Mouros, em frente das Ilhas de Ouro de nomes prestigiosos (Hyères, Port-Cros, Le Levandou...), a costa do Estérel, de rochas

vermelhas que se opõem ao azul intenso do céu e da água (Cavalaire, Saint-Tropez, Saine-Maxime, Saint-Raphael, Anthéor, Le Trayas, Cannes) e, finalmente, a Corniche, onde os últimos contrafortes dos Alpes encontram o mar, de Cannes a Nice, a Monte-Carlo, até Menton.

Uma temporada na Costa Azul é aquilo com que sonham todos os que amam a calma, a doçura de viver, a alegria do sol. As poucas fotografias que acompanham este artigo ilustram melhor que grande número de palavras o que essas regiões da Costa Azul podem conter de atractivo, de prazer visual e dos sentidos, a que responde este verso de um outro poeta que resume todo esse sonho:

«*Là tout n'est qu'ordre et beauté, luxe, calme et volupté*»



Um flagrante da vida dos pescadores
de sardinha na Bretanha

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Julho de 1897)

O arrendamento das linhas do Estado

Como dissemos se preparava, o sr. ministro da fazenda apresentou às camaras, conjuntamente com outras medidas de fazenda, em numero total de nove, precedidas de um dos mais notaveis e minuciosos relatorios sobre a situação economica do paiz que teem sido apresentados no parlamento, a proposta para o arrendamento, em concurso, das linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste.

Anteriormente já aparecera no *Diario* o projectado contracto Guadalmina, (documento que não reproduzimos porque perdeu já todo o interesse) e, comparando se este com o projecto de lei agora apresentado, encontram-se n'este algumas vantagens que só muito passageiramente enumeraremos, por nos faltar o espaço, visto termos desejo de dar na integra a proposta.

Uma d'ellas é o arrendamento poder ser feito a duas companhias diferentes, o que parece facilitará muito mais a constituição das empresas arrendatarias, e d'ahi certas facilidades e garantias para o thesouro.

Outra é a obrigação da construcção de ramaes, e ramaes importantes como são alguns dos que indica a proposta, que assim se transforma n'uma verdadeira promoção de fomento e desenvolvimento do paiz.

Do mal o menos, costuma dizer-se; já que arrendamos as linhas do Estado, seja para, sem prejudicar o thesouro, se procurar o alargamento da nossa viação accelerada, em que tão retardados temos andado a ponto de, nos ultimos dois annos, como muito bem nota o relatorio ministerial, só uns pobres 5 kilometros terem sido abertos á exploração.

As companhias arrendatarias garantirão ao Estado um rendimento liquido annual de 888 contos, com o qual o governo tem naturalmente em projecto garantir uma operação financeira de importancia.

Se, por outro lado, o thesouro tem que despender esse complemento do rendimento aos novos ramaes, tambem é certo que n'essas construcções e exploração se empregam milhares de operarios hoje a cargo do Estado em obras, na maioria inuteis; e além d'isso, tambem o thesouro auferirá os impostos de transito, sello e outros, sobre o trafego d'aquellas linhas.

E' ainda duvidoso se esta proposta chegará á realização, tal como está; todavia devemos notar que ella melhora consideravelmente para o paiz, sem prejuizo para os concorrentes, as condições que primitivamente se haviam architectado no *fallecido* contracto.

Diz-se que um grupo portuguez se propõe organizar companhia, para tomar o arrendamento da rēde do norte do Mondego. Se tal suceder, não teremos senão que nos felicitar por vermos vingar a nossa ideia, e no campo pratico desde já pomos ao serviço d'esta empresa todos os elementos de que dispomos, mesmo alguns que, apesar da nossa modesta posição na imprensa, ella não desprezará.

Segue o projecto de iei:

Artigo 1.º — E' o governo auctorizado a adjudicar, separadamente, em hasta publica, precedendo concurso de 60 dias e em conformidade das bases especiaes que fazem parte integrante d'esta lei:

1.º A exploração dos caminhos de ferro do Minho e Douro e a construcção e exploração dos seguintes ramaes d'estas linhas;

a) Vianna do Castello a Ponte do Lima e Ponte da Barca;

b) Braga a Ponte da Barca, Arcos e fronteira de Hespanha;

c) Braga pelo Valle do Cávado a Ruivães e Chaves;

d) Barcellos a Espozende;

e) Ligação do caminho de ferro do Douro com o da Beira Alta pelo valle do Tavora ou do Côa;

f) Ermezinde a Leixões;

2.º A exploração dos caminhos de ferro do Sul e Sueste e a construcção e exploração dos seguintes ramaes d'estas linhas:

a) Ligação da rēde do Sul e Sueste com a linha de Leste

b) Faro a Villa Real de Santo Antonio.

c) Proximidades de Tunes a Portimão e Lagos;

d) Barreiro ou proximidades a Cacilhas;

e) Pias a Moura;

f) Evora á fronteira em direcção a Zafra;

§ unico. O governo dá conta ás cōrtes do uso que fizer d'esta auctorização.

Art. 2.º Fica revogada toda a legislação em contrario.

Eis as bases principaes a que a proposta se refere:

Base 1.ª — Para a admissão ao concurso é preciso ter depositado préviamente na caixa geral dos depositos, em dinheiro ou em titulos oficialmente contados na bolsa de Lisboa, Paris ou Londres, pelo preço da ultima cotação, as seguintes quantias: 300:000\$000 de réis para o concurso relativo ao arrendamento da rēde do Minho e Douro, e 200:000\$000 réis para o do Sul e Sueste.

Base 2.ª — O individuo ou empresa a quem o governo deliberar fazer a concessão do arrendamento de qualquer das rēdes nos termos da base 1.ª constituirá, dentro do prazo de noventa dias, a contar da data da respectiva comunicação, uma companhia, sociedade anonyma de responsabilidade limitada, á qual transferirá todos os seus direitos derivados da mesma concessão.

Esta companhia será portugueza e como tal sujeita, para todos os effeitos, ás leis e tribunaes portuguezes; terá a sua séde em Lisboa e a maioria dos seus administradores portugueses; os estatutos serão aprovados pelo governo, o qual, ouvida a procuradoria geral da corôa e fazenda, poderá dispensar a applicação do codigo commercial.

Base 3.ª — Logo que qualquer das companhias esteja constituída, reforçará, para garantia de execução do contracto respectivo o deposito a que se refere a base 1.ª, elevando-o ao dobro.

Base 4.ª — Constituidas as companhias e reforçados os depositos nos termos da base anterior, entregar-lhes-há o governo as linhas férreas que compõem respectivamente as referidas rēdes do Minho e Douro e do Sul e Sueste, com todo o seu material fixo e circulante, e bem assim os edifícios, officinas, machinas, ferramentas e tudo quanto exista sobre a via, nas estações, nos armazens e em quaesquer outras dependencias das mesmas linhas, sem excepção nem reserva alguma.

Base 6.ª — Serão feitas pelas companhias á sua custa, e sob a fiscalização do governo, as obras de reparação de que trata o § 2.º da base 4.ª.

Base 7.ª — As companhias obrigam-se respectivamente a construir os ramaes indicados no artigo 1.º da lei.

§ 1.º Estes ramaes serão construidos pela ordem que fôr determinada pelo governo de acordo com cada uma das companhias.

§ 2.º — A concessão de cada ramal começará dentro de sessenta dias a contar da data em que fôr determinada pelo governo. Todos os ramaes deverão estar concluidos e em estado de exploração, com todo o seu material fixo e circulante e dependencias, dentro do prazo de seis annos contados da data da assignatura do respectivo contracto de arrendamento.

Exceptua-se o ramal de Evora á fronteira, o qual sómente será feito, quando em Hespanha vier a construir-se um ramal com que aquelle possa entroncar.

Base 9.^a — O governo garante ás companhias o complemento do rendimento liquido anual de 5 % em relação ao custo de cada kilometro que ellas construirem, e mais a amortização que haja de pertencer-lhes pelas quantias gastaas na construcção desde a data em que foram applicadas até a terminação do prazo de arrendamento.

§ 1.^o Para os effeitos d'esta garantia, o preço kilometrico dos ramaes a construir será o constante dos orçamentos approvados pelo governo, não podendo, porém, em caso algum, exceder as seguintes quantias:

Viana do Castello a Ponte do Lima e Ponte da Barca	20:000\$000
Braga a Ponte da Barca e fronteira de Hespanha	35:000\$000
Braga pelo Valle do Cávado, Ruivães e Chaves	35:000\$000
Barcellos a Espozende	25:000\$000
Ligaçao do caminho de ferro do Douro com o da Beira Alta	35:000\$000
Ermezinde a Leixões	30:000\$000
Ligaçao da rēde do Sul e Sueste com a linha de Leste	24:000\$000
Faro a Villa Real de St. ^o António	18:000\$000
Proximidades de Tunes a Portimão	18:000\$000
Barreiro ou proximidades a Cacilhas	25:000\$000
Pias a Moura	20:000\$000
Evora á fronteira	24:000\$000

§ 2.^o Para o calculo do rendimento liquido, não poderão, em caso algum, as despesas de exploração de cada um dos ramaes ser computadas em mais de 900\$000 réis, quando o rendimento kilometrico bruto fôr inferior a 2:250\$000 réis nem em mais de 40 % do mesmo rendimento quando este fôr igual ou superior a 2:250\$000 réis.

Base 10.^a — As companhias garantirão ao estado uma renda minima annual, liquida de impostos, a saber: réis 560:000\$000 pela rēde do Minho e Douro; e 328:100\$000 réis pela do Sul e Sueste.

Base 11.^a — Quando, por effeito da ampliação das rēdes ou do alargamento do trafego, ou da diminuição das despesas de exploração, a receita liquida venha a exceder respectivamente a renda fixada na base 10.^a, pertencerá ao governo uma quota parte d'este excesso.

Base 12.^a — As companhias cobrarão as recitas e pagarão as despesas da exploração, e terão ampla faculdade de fazer contractos de serviços combinados, de troca de material e quaesquer outros com outras empresas ferro-viarias ou de transportes fluviaes ou maritimos, e de regular a marcha de comboios, etc., sem outros limites que não sejam os preceitos dos regulamentos geraes e relativos á exploração e á policia dos caminhos de ferro.

§ unico. Quanto aos contractos, da natureza d'aquelles de que trata a presente base, que tiverem sido celebrados anteriormente pelo governo, as companhias ficam obrigadas a cumpril-os, até a epocha nos mesmos contractos fixada, podendo, porém, denunciar os nos termos n'elles previstos. Uma nota de taes contractos, indicando as respectivas condições, ficará junta ao contracto de arrendamento, e d'elle fará parte integrante.

Base 13.^a — Todas as tarifas da exploração, tanto as de transporte como as acessorias, geraes e especiaes, serão submettidas á approvação do governo, não podendo as tarifas geraes, salvo prévio accordo d'este, exceder as que estão actualmente em vigor.

Os horarios e numero de comboios serão, tambem, sujetos á aprovação do governo, que poderá obrigar as companhias a aumentar o numero de comboios quando entender que não são sufficientes os propostos por elles.

§ unico. Considerar-se-hão para todos os effeitos approuvadas pelo governo quaesquer tarifas ou horarios propostos pelas companhias, se no decurso de sessenta dias, a contar daquelle em que as respectivas propostas derem entrada na secretaria das obras publicas, nenhuma objecção ou duvida fôr oficialmente comunicada ás companhias.

Base 14.^a — As companhias apresentarão semestralmente

ao governo as contas da receita e da despesa das linhas e respectivos ramaes, e encerral-as-hão no fim de cada anno, devendo as partes contractantes liquidar entre si, no decurso do primeiro trimestre do anno immediato, os saldos que lhes competirem nos termos dos contractos.

Base 17.^a — Durante o tempo da exploração, pelas companhias das linhas férreas a que se refere esta lei, terá o estado direito, além dos serviços gratuitos estabelecidos na carta de lei de 7 de julho de 1880, ao transporte, por metade dos preços das tarifas geraes, da tropa e material de guerra que careça de conduzir por estas linhas férreas.

§ unico. Tambem as companhias serão obrigadas a conceder os transportes gratuitos e bonificados, que nos termos das leis e regulamentos em vigor se acham respectivamente preceituados para as linhas do Minho e Douro e do Sul e Sueste.

Base 18.^a — As companhias ficam desde já auctorizadas a tomar de arrendamento a exploração de outras linhas portuguezas, e bem assim obter o trespasse das respectivas concessões, com tanto que sejam préviamente submettidos á approvação do governo os respectivos contractos, e que n'elles não sejam por qualquer forma cerceados os direitos reservados ao estado pelas primitivas concessões, nem modificadas as clausulas e condições com que taes concessões hajam sido feitas.

Base 19.^a — As companhias poderão construir armazens geraes nos pontos terminaes das linhas. Estes armazens geraes serão alfandegados e poderão emitir *warrants* nos termos da legislação aduaneira em vigor. Tanto os projectos de taes armazens como os respectivos regulamentos e tarifas serão submettidos á approvação do governo.

Base 20.^a — Todo o pessoal empregado, quer na reparação ou construcção, quer na exploração das linhas de que trata esta lei, deverá, em regra, ser portuguez.

As companhias conservarão, tanto quanto possivel, no serviço da exploração das linhas todo o pessoal actualmente empregado nas rēdes do Minho e Douro e do Sul e Sueste; e o que fôr retirado d'aquelle serviço, será, quanto possivel tambem, collocado no da reparação das actuaes linhas ou construção de novos ramaes.

Base 21.^a — Em qualquer epocha, depois de terminados os quinze primeiros annos, a contar do prazo estabelecido para a conclusão das respectivas rēdes, com excepção do ramal de Evora á fronteira, poderá o governo resgatar a concessão, obrigando-se a pagar ás companhias uma annuidade calculada do seguinte modo :

Toma-se o producto liquido obtido por cada uma das companhias durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deve effectuar-se; deduz-se d'esta somma o producto liquido que corresponda aos dois annos menos productivos e tira-se a média dos outros annos, a qual constitue a importancia de uma annuidade que o governo pagará ás companhias durante cada um dos annos que faltarem para terminar o prazo da concessão, não podendo esta annuidade ser inferior a 5 % do capital desembolsado nos termos das bases 7.^a e 9.^a.

§ unico. O governo poderá tambem rescindir os contractos em qualquer epocha se as companhias, depois de intimadas devidamente, se recusarem a cumprir as obrigações que por estes contractos lhes são impostas, e a rescisão n'este caso importa para as companhias a perda, em favor do estado, do respectivo deposito por elles feito nos termos da base 3.^a ou de quantia equivalente.

Base 23.^a — Todas as contestações que se levantarem, entre o estado e as companhias, sobre a interpretação ou execução dos contractos, serão decididas sem recurso por um tribunal arbitral, composto de dois arbitros nomeados pelo governo, dois pela companhia e um quinto, para desempate, pelo supremo tribunal de justiça em sessão plena.

Linhas portuguesas

Eng.º João da Cunha Monteiro

Por via aérea seguiu para os Estados Unidos, o sr. eng.º João da Cunha Monteiro, do Ministério das Comunicações, que em missão oficial vai assistir à recepção de carris e locomotivas para as linhas férreas portuguesas.

Modificações nos horários

Foram introduzidas importantes modificações nos horários das linhas do Minho e Douro e Ramal de Braga, e especialmente, nos de Leste, Ramal de Cáceres e Vale do Corgo.

Entre Entroncamento e Badajoz passarão a circular automotoras em ligação com os «rápidos» do Porto, as quais permitem realizar a viagem de Lisboa a Badajoz em cerca de 5 horas.

Até ao fim de Setembro, circulará às 3.^{as}, 5.^{as} e sábados, um combóio do Porto a Chaves, que tem ligação em Campanha com os «rápidos» do Porto, e que representa uma grande comodidade para os frequentadores das termas de Vidago e Pedras Salgadas.

Viagens e Transportes

Desde o dia 28 do mês passado foi estabelecido, em serviço combinado com o Caminho de Ferro, o transporte de mercadorias entre a estação de Tomar e o Despacho Central de Serra e os postos de Despacho de Valdonas e Outeiro.

Felicitações das nossas anunciantes

Entre várias cartas de saudação que nos dirigiram muitos dos anunciantes desta revista, destacamos a da firma **Ventura d'Almeida & Pena** (Produtos Vap — R. do Guarda-Mór, 20, 3.^o, Esq. — Lisboa), que a seguir publicamos:

«Sr. Director:

«Como portugueses, e em especial como lisboetas que muito se desvanecem com tudo o que honra a nossa cidade, permita, sr. director, que lhe endereçemos os nossos sinceros parabens pelo brilhante número que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* publicou em 16 de Junho, dedicado às Comemorações da Tomada de Lisboa. Todos quantos trabalham saberão decerto apreciar o esforço notável desse explendido número, valioso pelo texto, interessante pelo aspecto gráfico e utilíssimo para o comércio, pela importância e escolhida publicidade que insere.»

Somos, com muita simpatia, de V.º Ex.º Att.ºs e Ven.ºs

Ventura d'Almeida & Pena

ESTE NUMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Os nossos mortos

RODRIGUES LARANJEIRA

No dia 30 do mês passado foi a enterrar Rodrigues Laranjeira, jornalista activo que durante mais de meio século colaborou em quase toda a Imprensa regionalista.

Cursou a Politécnica do Porto, cidade onde principiou a sua vida jornalística, profissão que mais tarde exerceu em Lisboa e no Brasil. Foi depois, em Lourenço Marques, chefe de tracção do Caminho de Ferro, e ocupou mais tarde o cargo de chefe da contabilidade da C. P. no qual estava reformado.

Imprensa

ANIVERSARIOS

Entrou no 16.^º ano da sua publicação o *Diário do Alentejo* que em Evora se publica, sob a direcção do sr. M. A. Engana, a quem cumprimentamos.

— Também festejaram o seu aniversário os jornais *O Figueirense*, da Figueira da Foz, *Jornal de Abrantes* e *Comarca da Sertã*.

As nossas felicitações.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN Ás 15,30 e 21,30 — «Pureza».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Caixa de Crédito Caucionado, L.^{da}

Emprestimos sobre tudo que ofereça garantia
SIGILO — RAPIDEZ — SEGURANÇA — JURO DA LEI
Rua da Assunção, 88-1.^º — Telef. 2 5334

Fábrica de Rolhas de Cortiça e seus Derivados

Angelo Pinto Soares

PAÇOS DE BRANDÃO

(Junto à Estação do Caminho de Ferro)

Agente oficial da Companhia «SINGER»

CONSÉRTOS EM:

RELÓGIOS E MÁQUINAS DE COSTURA

Completo sortido de Relógios e peças para Máquinas

Recortes sem comentários

A fuga de Abd-El-Krim

O chefe marroquino Abd-El-Krim aproveitou a clemência francesa para fugir da prisão, que é sempre prisão, seja ela numa ilha perdida no mar e com difíceis possibilidades

de comunicação, ou numa praia alegre da costa do Mediterrâneo. O árabe, depois de vinte anos passados com as suas mulheres e demais familiares, na ilha da Reunião, pedira ao Governo francês transferência para outro local, devido ao seu precário estado de saúde e à sua idade. Em Paris resolveu-se aceitar esse pedido e foi-lhe indicado para residir na costa sul do país. Quando navegava a caminho da França Abd-El-Krim desembarcou em Port-Said, a protetor de ver a cidade e ai tomou um automóvel, dirigindo-se para o palácio do rei Faruk onde pediu albergue. O soberano árabe não podia ficar indiferente às suplicas de um guerreiro célebre da sua raça, como já não o havia ficado aos pedidos do famoso «mufti» de Jerusalém. Abd-El-Krim passou, desde então, a viver sob a proteção do rei do Egito.

Não é de crer que a fuga de Abd-El-Krim se tenha passado com toda esta simplicidade. E é evidente que, para não recairem culpas sobre outras pessoas, o chefe árabe declare agora não ter tido cúmplices na sua nova aventura.

O que parece certo, porém, é que o êxito da sua fuga se deve a um plano brilhantemente organizado e esplendidamente executado.

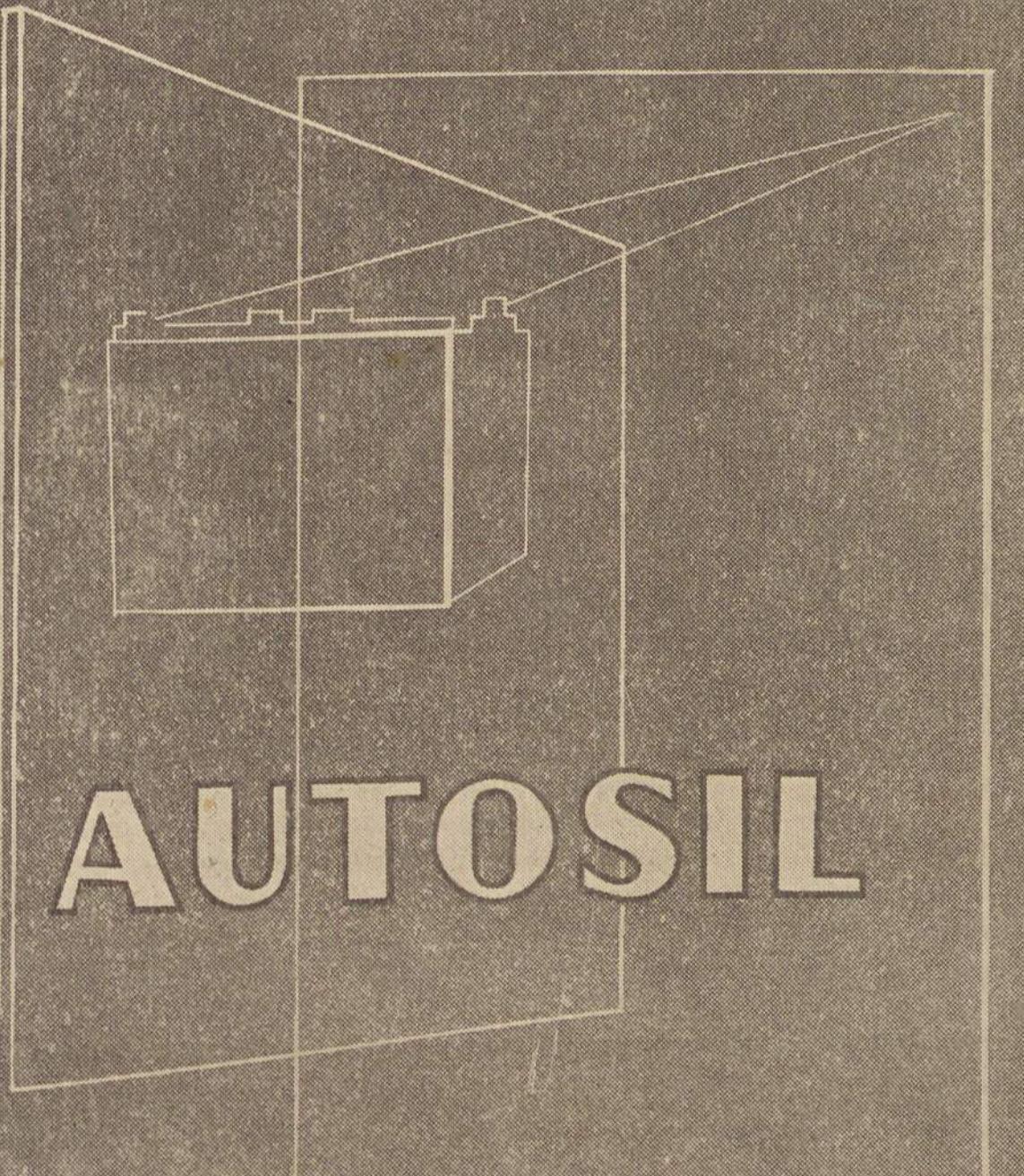
Que vai fazer agora Abd-El-Krim? O desembarque foi-lhe autorizado, segundo uma informação telegráfica, desde que se não ocupasse de questões políticas. Abd-El-Krim aceitou esse compromisso? E se o aceitou não poderão ser aqueles que o exigiram os primeiros a desligá-lo e até a pedir-lhe colaboração em eventuais sucessos? As fugas do «mufti» e de Abd-El-Krim começaram a pôr em evidência a solidariedade árabe e a importância do Egito. O rei Faruk, amigo da Liga Árabe, protector de chefes árabes, aumenta a sua posição política perante as outras nações. E as primeiras repercussões destes actos de solidariedade racial podem dentro em breve verificar-se nas relações anglo-egípcias. Cairo obteve mais um trunfo para apresentar a Londres.

É no entanto, muito cedo ainda para prever os efeitos políticos da fuga de Abd-El-Krim. Mas o que é fácil já de ver é que ela constituirá um poderoso reforço ao poder da Liga Árabe.

O problema da Palestina, que se apresenta para os ingleses como um beco sem saída, se tivermos em conta os interesses britânicos no Próximo Oriente, surge agora ainda mais complicado. A Liga Árabe segundo assevera um telegrama de Damasco, vai, na sua próxima reunião, declarar guerra santa aos judeus. Este género de combate que faz lembrar os processos «nazis», parece o único ponto fraco da política deste organismo — e até contrário aos seus próprios designios. Se o problema judeu fosse resolvido, neste aspecto particular, em reuniões pacíficas, aumentaria a Liga Árabe de prestígio e a solidariedade das nações desta raça constituiria uma força com o apoio de grande parte da opinião pública mundial.

J. de F.

Acumuladores de chumbo



UM PRODUCTO NACIONAL
MELHOR QUE O ESTRANGEIRO

A. A. SILVA

AVENIDA 24 DE JULHO, 26-B — LISBOA

(De *República*)



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

O «Diário do Governo», n.º 131, I série, de 9 de Junho, publica o seguinte:

Decreto-lei n.º 36:337

Reconhecendo-se a conveniência de tornar extensivo aos autos levantados nos termos do artigo 6.º e nos do § 2.º e n.º 2.º do artigo 17.º do regulamento de polícia e exploração de caminhos de ferro, aprovado pelo decreto de 31 de Dezembro de 1864, o princípio já consagrado, entre outros, nos decretos n.º 19:827, de 3 de Junho de 1931, e 29:518, de 6 de Abril de 1939, para os autos levantados, respectivamente, pelos agentes da polícia de viação e trânsito e pelo pessoal privativo da Junta Autónoma de Estradas;

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. Nos autos de transgressão levantados nos termos do artigo 6.º e nos do § 2.º e n.º 2.º do artigo 17.º do regulamento de polícia e exploração de caminhos de ferro, aprovado pelo decreto de 31 de Dezembro de 1864, é dispensada a indicação de testemunhas sempre que as circunstâncias de verificação da infracção a não permitam. Estes autos farão fé em juizo até prova em contrário.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 9 de Junho de 1947. — ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Augusto Cancella de Abreu — Manuel

Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Américo Deus Rodrigues Thomaz — José Caeiro do Natta — José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich — Teófilo Duarte — Fernando Andrade Pires de Lima — Daniel Maria Vieira Barbosa — Manuel Gomes de Araújo.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 144, II série, de 24 de Junho, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

RECTIFICAÇÃO

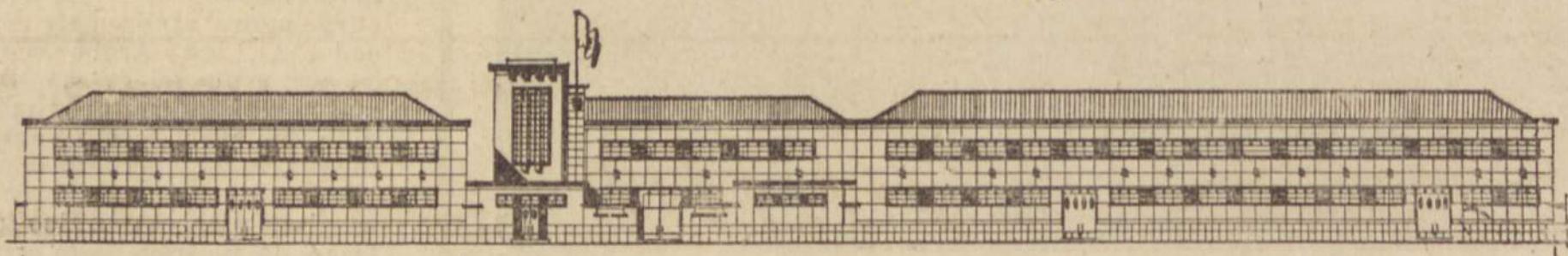
A declaração inserta no «Diário do Governo» n.º 134, 2.ª série, de 12 do corrente mês, a p. 3238, sobre a aprovação de um projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias em vigor na linha férrea da Beira Alta, deve ser rectificada como sendo de S. Ex.º o Ministro das Comunicações o despacho de 3 deste mês nela citado.

O «Diário do Governo», n.º 145, II série, de 25 de Junho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 19 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é anulado o aviso ao público E n.º 1:369, de 31 de Dezembro de 1920, em vigor na linha da Beira Alta, relativo ao transporte de veículos, sem acondicionamento, acompanhados de guardas ou dos seus condutores.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, com alteração, por despacho desta Direcção Geral de 19 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, anunciando que o apeadeiro de Chapa, situado ao quilómetro 21,200 da linha do Tâmega, passa a prestar serviço sem restrições.

FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉCTRICOS DIOGO D'ÁVILA, L.^{DA}



Condutores eléctricos obedecendo às prescrições das «Normas de Segurança das Instalações Eléctricas de Baixa Tensão», anexas ao decreto-lei n.º 29.782, de 27 de Julho de 1939

ESCRITÓRIOS (Sucursal)

Rua Maria, 25, p/e. Dt.

Telefone 4 2839 P. B. X.

LISBOA



FÁBRICA (Sede)

R. Sacadura Cabral, 26

Telefone Algés 296 P. B. X.

DAFUNDO

O «Diário do Governo», n.º 148, III série, de 28 de Junho, publica o seguinte:

EMPREITADA N.º 87

Construção de um dormitório do pessoal de exploração e duas moradias na estação de S. Marcos

Pelo presente se faz público que no dia 19 de Julho de 1947, pelas 16 horas, na sede da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede, 63 (ao Caldas), Lisboa, perante a comissão nomeada para esse fim, se há-de proceder à arrematação da empreitada acima referida.

A base de licitação é de 260.378\$73.

O depósito provisório é de 6.509\$50, que deve ser efectuado na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, ou em qualquer das suas agências ou delegações, com guia passada pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro em todos os dias úteis, até à véspera do concurso.

O depósito definitivo será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As condições de arrematação e o caderno de encargos, bem como as restantes peças anexas, podem ser examinados todos os dias úteis, desde as 11 às 17 horas, na Repartição de Estudos, Via e Obras, com sede na Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede, 63 (ao Caldas), Lisboa, e na 12.ª Secção Técnica, Largo 1.º de Maio, 2, Beja.

Repartição de Estudos, Via e Obras, 25 de Junho de 1947. — Pelo Engenheiro Chefe da 4.ª Repartição, José Chedas Bogarim.

O «Diário do Governo», n.º 149, III série, de 30 de Junho publica o seguinte:

EMPREITADA N.º 82

Construção de uma moradia, tipo A (uma família), na estação de Pereiras

Pela presente se faz público que no dia 22 de Julho de 1947, pelas 16 horas, na sede da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede, 63 (ao Caldas), Lisboa, perante a comissão nomeada para esse fim, se há-de proceder à arrematação da empreitada acima referida.

A base de licitação é de 90.440\$97.

O depósito provisório é de 2.261\$05, que deve ser efectuado na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, ou em qualquer das suas agências ou delegações, com guia passada pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, em todos os dias úteis, até à véspera do concurso.

O depósito definitivo será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As condições de arrematação e o caderno de encargos,

bem como as restantes peças anexas, podem ser examinados todos os dias úteis, desde as 11 às 17 horas, na Repartição de Estudos, Via e Obras, com sede na Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede, 63 (ao Caldas), Lisboa, e na 12.ª Secção Técnica, Largo 1.º de Maio, 2, Beja.

Repartição de Estudos, Via e Obras, 25 de Junho de 1947. — Pelo Engenheiro Chefe da 4.ª Repartição, José Chedas Bogarim.

O «Diário do Governo», n.º 150, III série, de 1 de Junho, publica o seguinte:

EMPREITADA N.º 86

Construção de casas para pessoal, tipo A (duas moradias), nas estações de Baleizão, Pias e Moura

Pelo presente se faz público que no dia 16 de Julho de 1947, pelas 16 horas, na sede da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede, 63 (ao Caldas), Lisboa, perante a comissão nomeada para esse fim, se há-de proceder à arrematação da empreitada acima referida.

A base de licitação é de 473.282\$58.

O depósito provisório é de 11.832\$15, que deve ser efectuado na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, ou em qualquer das suas agências ou delegações, com guia passada pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, em todos os dias úteis, até à véspera do concurso.

O depósito definitivo será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As condições de arrematação e o caderno de encargos, bem como as restantes peças anexas, podem ser examinados todos os dias úteis, desde as 11 às 17 horas, na Repartição de Estudos, Via e Obras, com sede na Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede, 63 (ao Caldas), Lisboa, e na 12.ª Secção Técnica, Largo 1.º de Maio, 2, Beja.

Repartição de Estudos, Via e Obras, 25 de Junho de 1947. — Pelo Engenheiro Chefe da 4.ª Repartição, José Chedas Bogarim.

O «Diário do Governo», n.º 151, II série, de 2 de Julho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, aprovar, para efeitos do artigo 7.º do mencionado decreto, o processo de expropriação de uma parcela de terreno, com a superfície de 293²,43, situada entre os quilómetros 318.881,50 e 319.067,30 da linha férrea do ramal de Portimão, destinada ao prolongamento de uma linha de resguardo da estação de Silves.

**Quereis dinheiro?
JOGAI NO.**

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

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

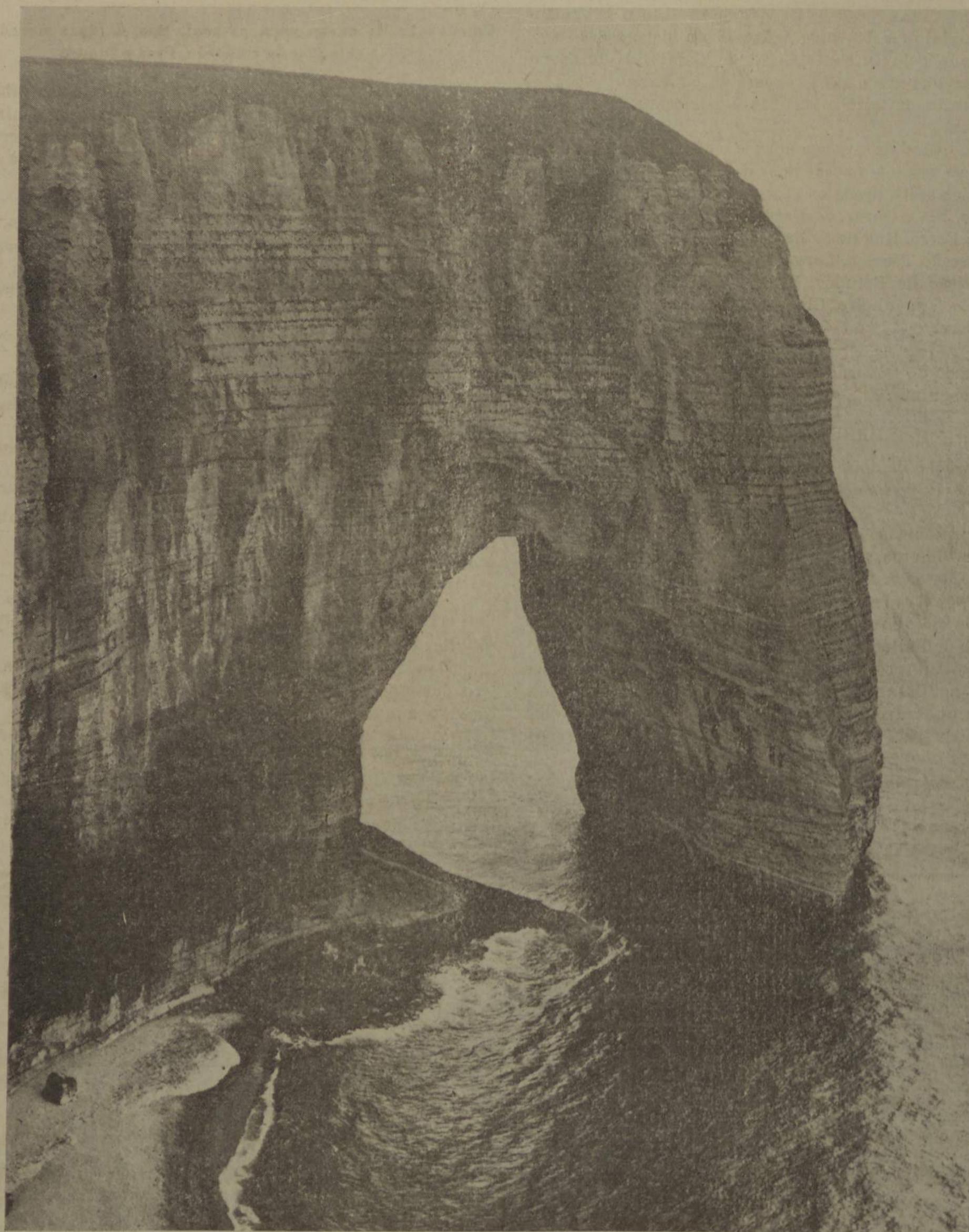
FRANCE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU TOURISME

DIRECTION PORTUGAL

68, RUA DE S. DOMINGOS, À LAPA—LISBOA



PASSE O VERÃO NA **NORMANDIA** E VISITE AS SUAS PRAIAS
ONDE DESEMBARCARAM OS ALIADOS PARA A LIBERTAÇÃO DA FRANÇA

Companhia «Cimento TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA
TELEFONES 2 8553 — 2 8552

FILIAL:

Avenida dos Aliados, 20-3.º — PORTO
TELEFONE 1551

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

Fábrica de Porcelana da Vista Alegre, L.^{da}

FUNDADA EM 1824

A mais antiga da Península

SEDE:

Largo da Biblioteca Pública, 17-r/c
LISBOA

FÁBRICA EM ILHAVO
AVEIRO

AS MELHORES PORCELANAS PARA
USOS DOMÉSTICOS E INDUSTRIAS

PORCELANAS DECORATIVAS
E ELÉCTRICAS

AS PORCELANAS DA
«VISTA ALEGRE»
RIVALIZAM COM AS
MELHORES ESTRANGEIRAS

Depósitos: LISBOA — Largo do Chiado, 18
PORTO — R. Cândido dos Reis, 18

DESDE 1858...

Há 89 anos

SERVINDO

OS INTERESSES DO PAÍS

EM TODAS

AS ROTAS MARÍTIMAS,

a Companhia Nacional de Navegação



CIMENTO "LIZ" HIDROFOCADO "N"

Próprio para IMPERMEABILIZAÇÃO DE OBRAS, rebocos, fundações, paredes, etc..

Substitue com vantagens de ordem técnica e económica todos os impermeabilizadores conhecidos.

EM SACOS DE PAPEL DE 50 QUILOS
Peçam instruções para o seu emprego

Séde: Rua do Cais de Santarém, 64, 1.º — LISBOA
Filial no Norte: Rua de Santo António, 190-A, 1.º — PORTO

AGENTES EM TODO O PAÍS

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada



SEDE EM LISBOA:

Direcção e Escritório: R. DOS FANQUEIROS, 278, 2.º

Telefones: Direcção 2 3623—Escritórios 2 2331
Estado 180

DEPÓSITOS

Lisboa-R. DOS FANQUEIROS, 270 a 276—Telef 22332

Porto — RUA PASSOS MANUEL, 49 a 51 — Telef 117

Endereço Telegráfico: PELPRADO

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª LISBOA

Transportes Marítimos e Aéreos

CARVÃO
SEGUROS
REPRESENTAÇÕES
(INDUSTRIAS, ETC.)
EXPORTAÇÕES
TRANSITARIOS
ETC., ETC.

NO PORTO

Kendall, Pinto Basto & C.ª, L.ª

WIESE & C.ª, L.ª

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telefone P. B. X. 2 0181

LISBOA

The Red Hand Compositions Company LONDON

Tintas Anti-Corrosivas marca **Mão Vermelha**, também conhecida por tinta **Hartmann**. A mais resistente ao calor, e de proteção eficaz e duradoura.

Não é afectada pelo ar do mar e é de

Agentes gerais: **Company, Limited**
(MÃO VERMELHA) ANTICORROSIVA PAINTS

D. A. KNUDSEN & C.º, Limitada
TELEFONE: 2 2787-2 2790 TELEGRAMAS: KNUDSEN
Cais do Sodré, 8, 2.º — LISBOA



uniforme qualidade, consistência e cor, para pintar madeira, metais, pedra e cimentos; tanto para interiores como exteriores.

Tintas especiais para interiores, exteriores e fundos de navios de madeira ou de ferro.