

6.º do 64.º Ano

Lisboa, 1 de Junho de 1951

Número 1523

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 Transportes / 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



VOE PELA **B.O.A.C.**

BRASIL, VENEZUELA E U. S. A.

PELA B. O. A. C.

APROVEITE A COMODIDADE E A SEGU-
RANÇA QUE LHE OFERECEM 33 ANOS
DE EXPERIÊNCIA E PREFIRA A **B.O.A.C.**



Sociedade Abastecedora de Madeiras, L.^{da}

Recomendada pelos Caminhos de Ferro

SÓCIO GERENTE
EMÍDIO DA COSTA PINHEIRO

RUA DA BENEFICENCIA, 209
LISBOA Telef. 72671

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à
inglesa e tacos para parquet

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATE-
RIAS PARA CONSTRUÇÃO

COMPANHIA DE SEGUROS

«BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



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

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

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

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

COMPANHIA «Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

///

S E D E

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

Telefones 2 8952 — 2 8953



Não vende somente, quem oferece um ele-
gante ramo de flores. Também na escolha
da casa para a execução dos seus trabalhos
V. Ex.ª dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS

BERTRAND IRMÃOS, L.^{DA}

PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM
trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFF SET E
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L.^{DA}

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

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

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

Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1523

1—JUNHO—1951

ANO LXIV

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal
semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
ALVARO PORTELA

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.^a 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 GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÊS
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M A R I O

Coordenação dos Transportes Terrestres	119
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i> .	125
Crónicas de Viagem: De Lisboa a Roma, por <i>CARLOS D'ORNELLAS</i>	126
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional .	128
Espectáculos	128
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	129
Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique .	130
Há 50 anos	132
Caminhos de Ferro Coloniais	132
Parte Oficial	133
Ateneu Ferroviário	134
Publicações recebidas	134
Linhas Estrangeiras	134

Coordenação dos Transportes

Terrestres

O Governo concedeu à C. P. a exploração, por 50 anos, das linhas férreas nacionais e um empréstimo de 320.000 contos, pelo Fundo de Fomento Nacional

(Conclusão do número anterior)

A concessão dum empréstimo à Companhia de 320.000 contos

E' assim no valor das verbas c) e d) — 413.270 contos —, acrescido dos 135.000 precisos para aquisição de material, que se cifram as necessidades da Companhia em crédito a longo prazo, para poder sanear a sua vida financeira e melhorar a sua exploração.

Dos 323.000 contos a que monta hoje a dívida à Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, dispõe-se esta a consolidar 170.000 e a deixar para oportuna regularização 23.000; por outro lado, dos 135.000 contos necessários à aquisição de material circulante 35.000 serão obtidos por meio de subsídio extraordinário do Fundo Especial de Transportes Terrestres.

O necessário em dinheiro para pagar à Caixa os restantes 130.000 contos do seu crédito, liquidar os créditos dos bancos e dívidas em atraso e completar o custo da aquisição daquele material anda à roda de 320.000 contos.

Estudado cuidadosamente o problema, resolveu o Governo para tal fim conceder à Companhia, por intermédio do Fundo de Fomento Nacional — ao qual o Ministério das Finanças facultará os meios necessários —, um empréstimo daquela importância, amortizável em vinte e cinco anuidades, a partir do quinto ano da celebração do contrato, e garantido por obrigações de 4 por cento e condições correspondentes a emitir pela C. P.

A dívida a longo prazo constituída pelos empréstimos da Caixa Geral de Depósitos e do Fundo de Fomento Nacional trará à Companhia um encargo anual, de juros e amortizações, de aproximadamente 30.000 contos.

Como os encargos que a Companhia suportou em 1950 com juros das suas dívidas, muitas das quais em regime de moratória, atingem 24.000

contos, será de 6.000 o aumento do encargo com os juros e regular amortização da nova dívida. Dado, porém, que os empréstimos do Fundo de Fomento Nacional e do Plano Marshall só começarão a ser amortizados cinco anos após a celebração dos contratos, nesse período inicial não haverá aumento da despesa para a Companhia. Entretanto, o progresso que se espera do novo sistema de administração e exploração deverá permitir-lhe cobrir aquele encargo, que representa o preço da normalização da vida da Companhia e restauração do seu crédito.

Julga-se, que, assim, embora com avultado sacrifício do Estado, ficam tomadas as providências necessárias para pôr a concessionária em razoável posição financeira, permitindo-lhe ao mesmo tempo realizar as aquisições do indispensável material.

Nestes termos, o Governo decreta:

Artigo 1.º O Ministro das Comunicações contratará com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.) nos termos das bases anexas a este decreto-lei, que dele ficam fazendo parte integrante, a substituição do arrendamento das linhas férreas do Estado e de todas as concessões existentes, pela concessão única prevista na Lei n.º 2.008, de 7 de Setembro de 1945.

Art. 2.º Para facilitar as operações financeiras previstas nas bases V e VI e obviar aos encargos ou prestar os auxílios aí referidos, poderá o Governo utilizar o Fundo Especial de Transportes Terrestres, criado nesta data, ou qualquer outro meio que julgue mais adequado.

**As principais disposições das bases anexas ao decreto —
As linhas da nova concessão**

Segundo as bases anexas ao presente diploma a nova concessão abrange todas as linhas e ramais

existentes, ficando extintas todas as anteriores concessões ou arrendamentos, salvo a exploração da linha de Cascais que poderá continuar no regime actual até que pelo Estado seja promovido o resgate ou pela Companhia obtido a rescisão do actual contrato de arrendamento. As linhas são as seguintes:

No Norte — Via larga: Linha do Minho: do Porto (S. Bento) a Monção, incluindo os ramais de Alfândega, Braga, Viana-Doca e Internacional de Valença, a linha de Circunvalação de Leixões e suas dependências a Contumil e Ermesinde e o funicular de Santa Luzia, da estação de Viana do Castelo ao Monte de Santa Luzia, Linha do Douro de Ermesinde á fronteira de Barca de Alva.

Via estreita: Linha da Póvoa: do Porto (Boa vista) á Póvoa de Varzim e Lousado, com os ramais de Matosinhos e de S. Gens; Linha de Guimarães: do Porto (Trindade) a Fafe; Linha do Tâmega: de Livração a Arco de Baulhe; Linha do Corgo: da Régua a Chaves; Linha do Tua: do Tua a Bragança. Linha do Sabor: do Pocinho a Duas Igrejas.

No Centro — Via larga: Linha do Norte: de Lisboa (Santa Apolónia e suas dependências) a Campanhã, com os ramais de Tomar, da Lousã (Coimbra-B a Serpins) e do canal de S. Roque e ainda a linha de cintura de Braço de Prata a Campolide, com as concordâncias de Xabregas e Benfica. Linha do Leste: do Entroncamento á fronteira de Elvas, incluindo o ramal de Cáceres. Linha do Oeste: de Lisboa (Rossio) á Figueira da Foz, com os ramais de Alcântara, de Sintra e de Alfaiões e concordância de Lares. Linha da Beira Baixa: de Abrantes á Guarda. Linha da Beira Alta: da Figueira da Foz, por Pampilhosa, á fronteira de Vilar Formoso. Linha de Vendas Novas: do Setil a Vendas Novas.

Via estreita: Linha do Dão: de Santa Comba Dão a Viseu. Linha do Vouga: de Viseu a Espinho, com os ramais de Sernada a Aveiro e de Aveiro-Mar.

No Sul — Via larga: Linha do Sul: de Lisboa (Terreiro do Paço), por Beja, a Vila Real de Santo António e ramais do Seixal, Montijo, Montemor, Moura e Lagos. Linha do Sado: de Pinhal Novo á Funchaleira, com o ramal de Sines. Linha de Évora: de Casa Branca a Vila Viçosa, com os ramais de Reguengos, Moura e Portalegre-Estação.

A concessão abrange também todas as linhas ou ramais de interesse público que de futuro se construírem e devem considerar-se complementares do sistema actualmente em exploração.

O plano de transformação e reapetrechamento deve ser apresentado no prazo de um ano

O prazo da nova concessão é de cinquenta anos, a contar de 1 de Janeiro de 1951 e a acabar em 31 de Dezembro de 2000.

Pela base III a C. P. obriga-se: A transformar conforme plano por ela proposto ou da iniciativa das estâncias oficiais, aprovado em Conselho de Ministros: a ampliar ou completar a rede aprovada: a fazer a exploração de toda a rede concedida, segundo os métodos da empresa industrial privada, conforme os progressos técnicos e comerciais.

O plano de transformação e reapetrechamento deve ser apresentado pela Companhia no prazo de um ano, e segundo a Base IV deve conter: 1) O estudo económico financeiro em que se fundam as soluções propostas; 2) A previsão dos seus resultados sobre a exploração; 3) A indicação das possíveis repercussões que sobre a exploração terão outros sistemas de transporte terrestres, fluvial ou aérea e das soluções aconselháveis para a sua coordenação; 4) O estudo da electrificação das linhas ou troços de linhas que se julgar conveniente executar dentro de prazo curto, com a determinação deste prazo e referências á medida em que a electrificação poderá considerar-se depois.

O Governo pode impor á Companhia a execução, dentro de certo prazo, dos planos aprovados ou de qualquer dos elementos que, no seu conjunto, os compõem, e para a sua execução poderá facilitar a obtenção dos meios financeiros indispensáveis, que serão reembolsáveis pelas receitas de exploração.

Se da execução dos planos não resultar equilíbrio económico para a empresa, poderá o Governo atenuar os encargos que actualmente oneram o exercício da indústria ferroviária directamente ou por subsídios não reembolsáveis, que caibam dentro dos limites daqueles encargos.

Quando á execução dos planos for imposta e dela resultar agravamento para a economia geral da Companhia, o Governo suportará esse agravamento se, ou enquanto e na medida em que a Companhia o não puder suportar.

A Base VII estabelece que a Companhia pode, independentemente de autorização, fazer transportes por via terrestre, fluvial ou aérea, afluentes ou de ligação entre os elementos da sua rede, utilizando, á sua escolha, isolada ou cumulativamente, qualquer meio de transporte, sem prejuízo da possibilidade para o Governo da concessão de exclusivos de transporte aéreo. O transporte e as operações acessórias deste serão, neste caso, regidos pelas disposições legais aplicáveis a cada um daqueles meios.

A Base VIII autoriza a Companhia a organizar, por si ou associada, empresas destinadas a transportar por qualquer dos meios de transporte atrás referidos pessoas ou mercadorias em serviço combinado com o caminho de ferro ou em substituição deste, sujeitando-se ao regime instituído para o sis-

tema de transporte que adoptar. Também é autorizada a participar em empresas já organizadas.

Exploração económica de linhas ferroviárias

Pela base IX a Companhia poderá, mediante proposta fundamentada e aprovada pelo Governo, estabelecer regimes especiais de exploração económica das linhas férreas secundárias cujo rendimento não compense as despesas de uma exploração normal. Se mesmo naqueles regimes continuarem a ser deficitárias, poderá ser autorizada a cessação temporária ou definitiva, parcial ou total, da exploração, desde que, em vez desta, seja estabelecido pela Companhia, ou por esta contratado com outra empresa, um serviço de transportes por estrada com percurso equivalente que substitua o da linha férrea, sem deixar de dar satisfação às necessidades públicas e às exigências de desenvolvimento da região servida. Esta concessão não exonera a Companhia da obrigação de transportar nas condições estabelecidas pelos convénios em vigor, os funcionários civis e os militares em serviço, as malas do correio e toda a carga pertencente ao Estado. No caso de cessação, a Companhia continua obrigada a conservar em bom estado as vias, edifícios, aparelhos de sinalização, telégrafos ou telefones e todas as outras instalações e aparelhos necessários para a exploração das linhas, salvo se o Governo autorizar o levantamento destas.

Pela Base XII a Companhia obriga-se a ter as locomotivas, tractores, automotoras, carruagens, vagões, máquinas e utensílios, aparelhos de via, reservatórios e gruas hidráulicas, guindastes, aparelhos de sinalização, telégrafos e, em geral, todo o material fixo e circulante que fôr necessário para assegurar a regularidade e a eficiência da exploração do serviço público que lhe é confiado. E pela Base XIII devem conservar, durante todo o prazo da concessão, as linhas férreas e suas dependências, com todo o seu material fixo, circulante e acessório em bom estado de serviço, e assim as devem entregar ao Estado, findo aquele prazo, fazendo sempre, para esse fim, as necessárias reparações.

Se a Companhia não cumprir essas obrigações o Governo deverá notificá-la para que o faça dentro de certo prazo. Não o fazendo ela, poderá o Governo substituir-se-lhe, para o efeito, e tem o direito de arrecadar todas as receitas da Companhia, até completar a importância das despesas feitas, salvo se aquela provar que lhe é impossível conseguir os meios financeiros para cumprir as referidas obrigações.

As despesas de conservação e renovação do material fixo, circulante e acessório são encargo da exploração.

Para a renovação do material circulante constituir-se-á um fundo de amortização e renovação, conforme esquema submetido a aprovação do Governo. Com autorização do Governo, sob proposta da Companhia, este fundo poderá ser investido na aquisição de material circulante ou de aparelhagem oficial destinada à sua manutenção e, eventualmente, em instalações para segurança da circulação.

Distribuição de lucros

As receitas da Companhia, depois de deduzidas as despesas extraordinárias de 1.º estabelecimento até 2 por cento das receitas brutas, os encargos do fundo de amortização e renovação e os reembolsos ao Estado ou ao Fundo Especial de Transportes Terrestres para ocorrer aos encargos de juro e amortização de obrigações ou dívidas serão aplicadas nos termos e pela ordem seguinte: 1.º Encargos das obrigações emitidas; 2.º Encargos de juro e amortização de obrigações ou dívidas; 3.º Reembolsos ao Estado ou ao Fundo Especial de Transportes Terrestres correspondentes às somas despendidas por motivo de financiamentos directamente feitos á empresa; 4.º Instituição ou reintegração do fundo de reserva legal; 5.º Encargos com os subsídios reembolsáveis; 6.º Atribuição facultativa até 8 por cento das receitas brutas para a constituição ou reforço dum fundo destinado a obras ou material de 1.º estabelecimento; 7.º Dividendo às acções.

Se o saldo resultante de aplicação das seis primeiras alíneas for igual ou inferior a 5 por cento do capital accionista, será totalmente atribuído aos accionistas. Para valores daquele saldo superiores a 5 por cento a percentagem do saldo a distribuir pelos accionistas como dividendo será calculada pela seguinte fórmula:

$$D = 4 + \frac{20 S}{C}$$

em que «S» representa o saldo a partilhar e «C» o capital accionista.

O dividendo a distribuir nunca poderá, porém, ser superior a 10 por cento.

O excesso do saldo sobre o dividendo distribuído pertencerá ao Estado.

Segundo a Base XVIII, no fim da concessão reverterão para o Estado o estabelecimento com o fundo de amortização e renovação, e o mobiliário. O Estado assume o encargo de reembolsar os accionistas pelo valor nominal das acções e substituir-se-á à Companhia nas responsabilidades desta para com o pessoal no tocante às reformas e pensões.

O Estado tomará pelo seu valor a posição da Companhia em outras empresas de transporte ou

nas unidades económicas que explorar com destino aos serviços da concessão.

Se houver obrigações não amortizadas em conformidade com os respectivos planos ou dívidas pendentes com o vencimento posterior ao termo da concessão, por efeito, num caso ou noutro, de expressa autorização do Governo, os encargos e pagamentos respectivos ficam a incumbir ao Estado.

No caso de resgate

Passados vinte e cinco anos sobre a data da concessão, poderá o Governo, em qualquer época, resgatá-la.

No caso de resgate, segundo a Base XIX, proceder-se-á do mesmo modo que no termo da concessão, tomando o Governo o encargo das obrigações e das dívidas, mesmo não especialmente autorizadas, e substituindo-se o capital nominal das acções pelo valor actual, à taxa de desconto do Banco de Portugal, acrescida de uma unidade daquele capital nominal no termo da concessão e da sua remuneração durante os anos que faltarem para o referido termo da concessão, à taxa de desconto do Banco de Portugal acrescida de duas unidades, se não for maior a média dos dividendos distribuídos nos últimos cinco anos. Se aquela média for maior, será ela a adoptada.

No caso de interrupção total ou parcial da exploração não autorizada ou não devida a força maior ou impossibilidade financeira, o Governo proverá por sua própria autoridade, provisoriamente, para que a dita exploração continue por conta da Companhia e intimá-la-á logo para se habilitar a fazê-la.

Se, três meses depois de intimada, a Companhia não provar que está habilitada a continuar a exploração em toda a rede, nos termos do contrato, incorrerá na pena de rescisão da concessão, que logo passará definitivamente para o Estado.

A rescisão opera a substituição da Companhia pelo Governo.

Pela Base XXIV, a Companhia deverá submeter à aprovação do Governo todas as obras de importância superior a 1.000 contos que não façam parte de planos já aprovados e não sejam simples conservação ou renovação das linhas férreas e suas dependências. O encargo de novos tipos de material fixo ou circulante, a alteração da respectiva classificação ou o seu abate, ao serviço carecem igualmente de autorização do Governo.

Isenção de impostos

A Base XXVII estabelece que o Governo, pela exploração ferroviária e pela que a substitua, concede à Companhia, durante o prazo da concessão, isenção completa de quaisquer impostos ou con-

tribuições do Estado ou administrativos gerais ou especiais. Esta isenção não se aplica ao imposto ferroviário incorporado nas tarifas e a entregar pela Companhia nos cofres do Tesouro. Nenhuma contribuição especial será lançada sobre esta concessão.

Os contratos que visem à constituição da concessão única, bem como os alvarás ou quaisquer diplomas, ou convenções a ela relativos à construção de novas linhas, serão isentos de quaisquer impostos, incluindo o imposto do selo. Serão igualmente isentos de quaisquer impostos os juros das obrigações emitidas pela Companhia com autorização do Governo. As emissões de obrigações não ficam sujeitas ao limite fixado no artigo 196.º do Código Comercial.

Durante o prazo da concessão a Companhia beneficiará de isenção de direitos de importação e de emolumentos consulares em relação ao material fixo e circulante necessário para a construção e exploração das linhas.

A Companhia obriga-se a adquirir os materiais na indústria nacional, que será previamente ouvida e os seus produtos preferidos, se forem de idêntica qualidade e fornecidos em idênticas condições de prazo, desde que os preços respectivos, no local da produção, não excedam em 15 por cento o custo dos estrangeiros, postos no País e devidamente despachados com o benefício da isenção.

A Base XXXI estabelece que o número de comboios e sua composição, a ordem de inserção das viaturas, os horários, as velocidades de marcha e os tempos de paragem nas estações e apeadeiros serão estabelecidos pela Companhia tendo em conta a natureza e a intensidade do tráfego de cada linha ou troço da rede, as necessidades económicas das regiões por estas servidas e a existência de outros meios de transporte explorados pela Companhia directamente ou por terceiros.

O Governo poderá intervir, para defesa do interesse público e pode requisitar à Companhia os serviços extraordinários que forem necessários.

Pela Base XXXIII a Companhia obriga-se: 1.º A pôr à disposição do Governo, por método do preço da tarifa geral, todos os meios de transporte que tiver, quando aquele lhos requisitar para dirigir forças armadas ou material de guerra para qualquer ponto que a rede possa seguir. Os preços das operações acessórias serão, porém, cobradas sem qualquer redução; 2.º A transportar as malas do correio, as ambulâncias postais e o pessoal dos correios encarregados do serviço destas, nas condições acordadas ou a acordar com a Administração-Geral dos Correios, Telégrafas e Telefones; 3.º A transportar gratuitamente os agentes do Governo especialmente incumbidos da fiscalização da rede; 4.º A transportar os militares e agentes da polícia em serviço, viajando em corpo ou isolada-

mente, por metade dos preços da tarifa geral, bem como a aplicar igual redução aos transportes, requisitados pelo Governo, dos Deputados à Assembleia Nacional e Procuradores à Câmara Corporativa; 5.º A facultar ao Governo o uso gratuito, para serviço oficial, do seu telégrafo e telefone, nos mesmos termos em que estes serviços são prestados pelos CTT; 6.º A conceder os passes e as reduções que, depois de ouvida a Companhia, forem, por força da lei, atribuídos às entidades oficiais.

O Governo fiscalizará, por intermédio dos seus agentes, a exploração das linhas férreas e a execução de obras de transformação ou substituição e as de grande reparação, notificando a Companhia dos desvios encontrados, para que sejam corrigidos.

A Companhia é portuguesa e, como tal, sujeita unicamente às leis e tribunais portugueses. Todo o pessoal dos quadros permanentes da Companhia cujas funções sejam exercidas em Portugal e se relacionem com a administração e direcção dos serviços de exploração das linhas, incluindo o pessoal operário, será português. O pessoal estrangeiro que na data do contrato estiver ao serviço da Companhia, em Portugal, há mais de cinco anos poderá ser conservado, sujeitando-se em tudo às leis e tribunais portugueses.

O Imposto Ferroviário é reduzido de 12 % para 7 %

O seguinte diploma que reduz o imposto ferroviário nas linhas não electrificadas de 12 % para 7 %, foi enviado também para o «Diário do Governo» :

O facto de sobre as receitas do tráfego dos caminhos de ferro recaírem vários impostos de incidência diferente—uns cobrados do público, outros a cargo das empresas e alguns aplicáveis somente a certas linhas—cuja liquidação, verificação e entrega dava lugar a complicadas operações de escrita, onerosas para as empresas e sem a mínima vantagem para o Estado, levou a substituir esses impostos por um único, denominado imposto ferroviário, de receita equivalente.

Este imposto, criado pelo Decreto com força de lei n.º 12:103, de 5 de Agosto de 1926, aplica-se a todas as linhas do País e é constituído pela percentagem de 12 por cento das receitas brutas do transporte, com exclusão das receitas acessórias; desses 12 por cento, 9,3 por cento correspondem aos impostos até então cobrados do público e que naquela data foram incorporados nas tarifas, e os restantes 2,7 por cento ao que no antigo sistema constituía encargo das empresas.

O facto de as receitas acessórias não serem, nos

termos do artigo 2.º do citado Decreto com força de lei n.º 12:103, passíveis do imposto ferroviário apresenta, na prática, inconvenientes: primeiro, porque a classificação das receitas oferece, por vezes, sérias dificuldades, com as quais se não compadece a precisão imprescindível aos preceitos fiscais; depois, porque obriga as empresas a demoradas operações de escrituração.

Para obviar a estes inconvenientes, pareceu preferível ao Governo fazer recair o imposto ferroviário sobre a totalidade das receitas, sem que, por este motivo, se agravem os encargos das empresas.

O Decreto-Lei n.º 37:351, de 24 de Maio de 1949, reviu e simplificou o sistema tarifário, alterando disposições que a prática demonstrou necessitarem de correcção e substituindo o regime de preços-base cativos da aplicação complexa de multiplicadores e adicionais pelo de preços-base de aplicação imediata. Instituiu-se, assim, como prescreve a base III da Lei n.º 2:008, de 7 de Setembro de 1945, um sistema tarifário baseado em distâncias quilométricas corridas desde a estação de origem do transporte à do destino, e concorreu-se largamente para a simplificação e consequente economia dos serviços das empresas exploradoras de caminhos de ferro.

Mas ao fazer-se a referida revisão foi-se mais longe. Como as tarifas dos caminhos de ferro, além das funções política e social, têm uma função económica—de interesse não apenas para o País, mas também para as próprias empresas, pois é através delas que se procura garantir-lhes uma exploração equilibrada—, na determinação dos valores das respectivas taxas entrou-se em linha de conta com a totalidade do imposto ferroviário, que neles ficou, assim, incorporado.

Tudo aconselha que se fixe e mantenha essa orientação de simplificar o preço do transporte ferroviário, fazendo compreender nas tarifas todos os encargos—incluindo os fiscais—que o público terá de pagar pela prestação daquele serviço.

As bem conhecidas dificuldades económicas que assoberbam a maioria das empresas exploradoras de caminhos de ferro provém não só da concorrência dos transportes por estrada e outros, mas, ainda, para as que vivem com maiores dificuldades, do custo da exploração.

Justifica-se, pois, que as taxas do imposto ferroviário variem com o sistema de tracção empregado nas linhas a que se aplicam.

Por outro lado, parece também razoável estabelecer taxas mais elevadas para as linhas electrificadas cuja exploração não esteja incorporada na concessão única. Conseguir-se-á, assim, que estas linhas contribuam para a maior eficiência económica dos transportes ferroviários, realizando-se, embora por forma indirecta, o objectivo expresso

na base I da já citada Lei n.º 2.008, ao mandar conceder todas as linhas férreas a uma empresa que resultasse da fusão das existentes.

Nestes termos, o governo decreta:

Artigo 1.º O imposto ferroviário será liquidado sobre as receitas brutas de transporte, incluído as receitas acessórias, cobradas pelas empresas exploradoras de concessões de caminhos de ferro segundo as tarifas estabelecidas nos termos da base III da Lei n.º 2.008, de 7 de Setembro de 1945.

§ único. O imposto ferroviário estabelecido por este decreto-lei constitui o único encargo fiscal sobre o uso do transporte em caminho de ferro e considera-se incorporado nas tarifas a que se refere o corpo deste artigo, sobre as quais as empresas exploradoras não poderão lançar qualquer suplemento a título de reembolso ou compensação do mesmo imposto.

Art. 2.º As taxas do imposto ferroviário são as seguintes:

1.º Sobre as receitas brutas do transporte das linhas não electrificadas exploradas pela titular da concessão a que se refere a base I da Lei n.º 2.008, 7 por cento; 2.º Sobre as receitas brutas do transporte das linhas electrificadas exploradas pela mesma empresa, 12 por cento; 3.º Sobre as receitas brutas do transporte das linhas electrificadas não exploradas pela concessionária referida nos números anteriores, 24 por cento.

Art. 3.º Das importâncias cobradas pela liquidação do imposto ferroviário 10 por cento constituirão receita geral do Estado e a restante receita do Fundo Especial de Transportes Terrestres.

Art. 4.º Até ao dia 20 de cada mês as empresas exploradoras de caminhos de ferro enviarão à Direcção-Geral de Transportes Terrestres um mapa das receitas de tráfego passíveis do imposto ferroviário realizadas no mês anterior. Até ao último dia do mês a Direcção-Geral de Transportes Terrestres liquidará, em face dos mapas, o imposto ferroviário que for devido e passará guias para entrega na conta do Tesouro das importâncias que, nos termos do artigo 3.º deste decreto, constituem, respectivamente, receita geral do Estado e do Fundo Especial de Transportes Terrestres.

§ único. As importâncias liquidadas nos termos do corpo deste artigo deverão ser pagas pelas empresas até ao dia 10 do mês seguinte ao da liquidação.

Art.º 5.º. A falta de remessa dos mapas ou de pagamento do imposto dentro dos prazos fixados no artigo anterior e seu § único serão punidas com multa igual a 50 por cento do imposto que se mostrar devido.

Art.º 6.º. A empresa titular da concessão deverá satisfazer nos termos do disposto no presente diploma o imposto ferroviário que fôr devido desde 1 de Janeiro do corrente ano.

§ único. A empresa referida no corpo deste artigo deverá, no primeiro mapa que apresentar em execução do artigo 4.º deste decreto-lei, incluir todas as receitas que nos seus termos são passíveis do imposto ferroviário desde 1 de Janeiro de 1951, ficando sem efeito quaisquer relações até então apresentadas relativamente ao ano corrente e anuladas *ex-offício* as liquidações nelas baseadas.

A Concessão dum empréstimo de 320.000 contos à C. P.

É do seguinte teor o diploma que habilita o Governo a conceder, pelo Fundo de Fomento Nacional, um empréstimo de 320.000 contos à C. P.:

Artigo 1.º. É o Fundo de Fomento Nacional autorizado a conceder à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com garantia em obrigações da mesma empresa, um empréstimo até à importância de 320.000 contos amortizável no prazo máximo de trinta anos e com juro não superior a 4 por cento ao ano.

Art. 2.º. Nos termos do artigo 5.º, alínea b), do Decreto-Lei n.º 37:354, de 26 de Março de 1949, e do artigo 3.º, alínea b), do Decreto-Lei n.º 37.724, de 2 de Janeiro de 1950, fica o Ministro das Finanças autorizado a conceder ao Fundo de Fomento Nacional, em uma ou mais prestações, um subsídio de 320.000 contos, que vencerá o juro anual de 3 1/2 por cento e será reembolsado por força das amortizações do empréstimo a que se refere o artigo anterior.

Art. 3.º. No orçamento do Ministério das Finanças serão abertos, em receita extraordinária por contrapartida do produto da venda de títulos, os créditos especiais necessários à execução do artigo anterior.

§ único. As importâncias correspondentes aos reembolsos a que se refere o mesmo artigo darão entrada nos cofres públicos em conta especial «Operações de Tesouraria» sob a designação «Subsídios ao Fundo de Fomento Nacional», de onde transitarão oportunamente para receita do Estado em compensação de encargos de amortização da dívida pública.

Art. 4.º. É a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses autorizada a emitir até 350.000 contos de obrigações amortizáveis em vinte cinco unidades a contar do 5.º ano posterior à emissão e com a taxa de juro anual de 4 por cento.

§ único. A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses anulará as obrigações de 3 1/2 por cento de 1947 que tenha em carteira ou se encontrem dadas em penhor de dívidas liquidadas por força do empréstimo a que se refere o artigo 1.º deste decreto-lei.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Foi preso em Mannheim um homem que roubava dos cemitérios os açafrões de flores colocados nas campas.

(Do *Die Haftung* — Berlim)

Uma estação de rádio em Boston quando tentava difundir o som produzido por uma cobra no acto de atacar, esta não só assobiou como mordeu o microfone, desarrajando toda a transmissão durante 15 minutos.

(De *Succés* — Marselha)

Em Elsinore, na Dinamarca, existe uma farmácia que foi fundada há 372 anos. Foi um dos seus clientes Shakespeare.

(Da revista *Translation* — Londres)

Em Sofia, uma mulher de 83 anos e duas filhas solteiras de 57 e 62 anos fizeram os seus testamentos, que enviaram aos jornais, e suicidaram-se. Foram encontradas mortas por um jornalista, vestidas com seus fatos domingueiros, Bíblias nas mãos e sentadas em poltronas diante dum fogão de gás com as torneiras abertas.

(Do diário *Ephéméris* — Atenas)

Amélia Garcia seguiu apressadamente para o aeroporto de La Guardia a fim de tomar um avião para Puerto Rico. Horas depois, quando lhe disseram que já estavam sobre o aeroporto do destino, a sr.^a Garcia olhou para baixo e pareceu-lhe que estava a sonhar. Tanto progresso em San Juan era impossível... A sr.^a Garcia tomara erradamente um avião para Londres, onde desembarcou.

(Do jornal *Canárias* — de Santa Cruz de Tenerife)

A Associação do Cinema Holandês publicou alguns números referentes á actividade cinematográfica na Holanda. Enquanto em 1935 os cinemas não registaram senão 35 milhões de espectadores, o número destes em 1950 foi de 89 milhões.

(Da revista *Oudo Holland* — Rotterdam)

Em Mendoza e Chigahúa, duas vilas vizinhas, foram construídos simultaneamente dois edifícios do correio. Quando foram retirados os andaimes, os habitantes viram, estupefactos, que fora esculpido sobre a porta principal do edifício de Mendoza «Correio de Chigahúa», e «Correio de Mendoza» no edifício de Chigahúa!

(Do diário *El Telegrafo de la Noche* — Quito)

A epidemia de cólera no Sião foi propagada por organismos que habitam a pele das tâmaras maduras, na aldeia de Korum onde se registaram os primeiros casos.

(Da revista médica *The Lancet* — Londres)

A Organização das Nações Unidas pediu à Sociedade Americana de Felinos que lhe fornecesse um gato vigoroso e combativo. Entre quatrocentos candidatos foi escolhido um gato polícia destinado a desembaraçar de ratos o novo arranha-céus da O. N. U..

(De *Tygodnik Powszechny* - Varsóvia)

A Associação Norueguesa de Química reunida em congresso em Cristiania anunciou cerca de cem descobertas de aplicação á vida doméstica, entre elas um sabão que lava tudo e mata instantaneamente todos os germes conhecidos.

(De *The Penguin New Writing* — Londres)

Em Nimes, um lavrador notando que as suas vacas se conduziam de maneira anormal, investigou e veio a descobrir que estavam embriagadas por terem comido maçãs fermentadas durante a noite.

(Do semanário *Cantico* — Córdova)

Uma empresa de Liège, assinou contracto com a união dos trabalhadores, no qual garante o pagamento de salário aqueles que no dia do seu aniversário se deixarem ficar em casa. Se decidirem trabalhar receberão salário dobrado.

(De *L'Echo du Garonne* — Toulouse)

A senhora Maquart, de Lion, cozinhava o almoço quando ouviu vozes vindas do fogão de gás. Escutou e reconheceu a voz dum vizinho que tem um aparelho transmissor de rádio e estava falando com outro amador. Um fogão de gaz, em determinadas circunstâncias, pode captar e reproduzir sons transmitidos pela rádio.

(De *La Gironde Populaire* - Bordéus)

Uma firma de Estocolmo fabricou um espantalho para afugentar pardais, constituído por corda acesa, pequenas tábuas e petardos. A corda arde durante oito horas e de meia em meia hora rebenta um petardo. As tábuas nessa altura abrem-se como braços e voltam ao seu lugar com grande burulho característico.

(Do *De Groene Amsterdammer* — Amsterdam)

O professor de física dr. Hunt tem feito observações acerca do éter, chegando a conclusões que darão novos rumos á ciência. A velocidade da luz é sempre a mesma em todos os sentidos como se não houvesse éter. A matéria não é mais do que um estado particular do éter. Os átomos decompostos de rádio produzem calor e luz; são, portanto, turbilhões de éter dispersando-se em ondas, embora a desintegração atômica não dê senão partículas que tem as propriedades da própria matéria.

(*Ingelholms Tidning* — Estocolmo)

CRÓNICAS DE VIAGEM

DE LISBOA A ROMA

IX

P o r C A R L O S D ' O R N E L L A S

COMO o nosso objectivo é o Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, claro está que, após a chegada, fizemos a nossa apresentação na Universidade de Roma, onde se encontram instalados os serviços de secretaria da XV Sessão da Associação do C. I. C. F., para conclusão dos trabalhos da respectiva Comissão Permanente que, em Junho de 1949, se reuniu em Lisboa. Apraz-nos registar que os Delegados portugueses já estão quase todos inscritos para tomar parte activa nos trabalhos do Congresso. Entre o domingo e a segunda-feira estavam por se inscrever uns duzentos delegados estrangeiros, ao passo que todos os portugueses já se encontravam em Roma. Desejo registar aqui os seus nomes: General Raúl Esteves, Dr. Mário de Figueiredo, Engenheiros Espregueira Mendes, Campos Henriques, Perestrelo Guimarães, Horta e Costa Henriques, Machado Vaz, Sales Lane, Jaime Ferreira, Manitto Torres e o coronel Lopes Galvão, companheiro admirável nas refeições que nos foram fornecidas no restaurante de primeira classe da estação central de Roma, com desconto muito razoável para os congressistas. O sr. Engenheiro Raúl da Costa Cuvreur já figurava no seu lugar como representante do Governo português.

No domingo, 25, às 12 horas, é a recepção oficial aos Congressistas, no Capitólio. Falar do Capitólio é entrar de novo na História de Roma e do mundo antigo. É ali que está instalada a Municipalidade.

No local ocupado pela igreja Araoeli erguia-se, antigamente, o templo de Júpiter Capitolino, destruído no VIII século. Tudo é curiosidade na praça do Capitólio, e, à sua volta, um acontecimento histórico, de vivo interesse, se desenrola como num filme sem fim. Os «Foruns», que de momento a nossa vista abrange, lembram um campo de batalha. Mas, perante a surpresa que se nos depara, os homens procuram reconstituí-los o melhor possível, juntando as pedras e sobrepondo-as sem se recordarem dos actos bons ou maus dos nossos antepassados.

Mas, fechemos o parêntesis. A recepção, no Mu-

nicipio, constituiu uma significativa homenagem da cidade aos congressistas. Percorre-se, primeiro, o Museu para se chegar à Sala Horácio, onde, finalmente, somos recebidos pelo Presidente do Município sr. Rebecchini.

O sr. Rebecchini confessa-se alegre não só por ver portugueses entre a assistência, na qualidade de congressistas, mas, também, por poder anunciar-lhes que, dentro de dias, partirá de avião para Lisboa, a assistir a um Congresso de Engenharia e para admi-



DELEGADOS PORTUGUESES AO C. I. C. F.

1.º Plano: Engenheiro R. Espregueira Mendes, General Raúl Esteves, Dr. Mário de Figueiredo, Eng.º Campos Henriques.
2.º Plano: Engenheiros Perestrelo Guimarães, Horta e Costa Henriques, Machado Vaz; Carlos d'Ornellas, Coronel Lopes Galvão e Sales Lane.



O sr. Rebecchini saúda os Congressistas no Capitólio e tem à sua direita as principais figuras do Congresso srs. Dr. Eng. Giovanni di Raimondo e Ghilam, secretário geral da A. I. C. C. F.. À esquerda, o General português, sr. Raul Esteves, Administrador da C. P.

rar a cidade que classifica como uma das mais modernas capitais da Europa e que bastante tem beneficiado na sua estrutura, em parte transformada com os seus bairros novos e populares. Mil e cem apertos de mão se sucedem, durante as apresentações, as quais, por último, já eram feitas unicamente com gestos e simples cumprimentos à maior parte das pessoas de família que acompanhavam os presentes à cerimónia. Estes, passados minutos, encontravam-se divididos por diferentes e encantadores salões, nos quais foi distribuído um aperitivo.

Terminada a homenagem do Município aos delegados das Nações estamos de novo na frente de Forum Romano, antigo centro da vida pública, comercial, política, jurídica e religiosa e, ainda, de reunião do Senado, no qual se agitavam os graves problemas que abrangiam então todo o Mundo.

Uma rápida visita de quatro horas não nos chega para observar parte deste campo histórico onde ainda hoje mãos humanas constantemente vão descobrindo inscrições antigas e reconstruindo arcos e templos. Pasma-se como das ruínas do antigo Coliseu se conseguem ainda alinhar e sobrepor enormes blocos de pedra, já carcomida pelo tempo, de maneira a dar ao visitante o interesse e a visão duma época bem distante. As suas bancadas, embora em parte destruídas, ainda nos dão a sensação do anfiteatro das cenas mais dramáticas da vida. Foi Flávio Vespasiano que o mandou edificar no terreno que Nero ocupou, quando dele era senhor, e se recreava nos seus jardins e piscinas.

Ali trabalharam muitos milhares de judeus que, como prisioneiros, edificaram novas construções, que Tito inaugurou com festas que duraram cem dias e durante as quais morreram, em luta com as feras, dez mil gladiadores. Aquelas eram em número de cinco mil. Quinhentos e quarenta e seis metros de circunferência tem este sinistro campo sanguíneo

que espetaculosamente comportava cinquenta mil espectadores que, num ambiente de verdadeira satisfação, viam as feras despedaçar homens e mulheres numa arena de noventa e dois metros por cinquenta e nove. Entre esses espectadores ocupavam a plataforma os imperadores e suas famílias, magistrados, senadores, etc. Esse campo de liça tinha duas entradas e todo o edifício estava rodeado de alto muro para que os espectadores não estivessem ao alcance das feras destinadas àquela selvática luta que durou até ao ano 523.

Do século XI ao XIV serviu o Coliseu de fortaleza a algumas famílias nobres.

Nessa mesma tarde de 25 de Setembro, às 16,30, realizou-se a sessão solene de abertura do Congresso, a qual teve lugar na sala da Aula Magna da Universidade de Roma, edifício construído de 1932 a 1935 sob o plano do arquitecto Marcello Piacentini. É uma sala grande que comporta 1.600 cadeiras, vistosamente decorada com as bandeiras de todas as nações representadas. Assistem a esta sessão os delegados e pessoas de família, autoridades, convidados, o Presidente do Conselho de Ministros de Itália, sr. De Gasperi, alguns membros do Governo, parlamentares, etc..

Na mesa de honra sentam-se o Ministro dos Transportes, senador d'Aragona; di Raimondo director Geral dos C. F. do Estado de Itália; Delory, Presidente da Comissão Permanente da Associação e Director Geral dos C. F. do Estado Belga, srs. Goussat, Lord Hurcomb, Jenkins, Ghilain e Valdivieso.

Breves discursos dos srs. D'Aragona, Delory e di Raimondo, sendo encerrada a sessão de abertura do Congresso.

(Continua)



Neste bloco estão presentes alguns dos delegados portugueses na sessão solene de abertura

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

Um século de coordenação de transportes na Grã-Bretanha

Se a França pode reivindicar o primeiro omnibus graças ao serviço Madeleine — Bastille, criado em 1828 por M. Beaudry, a Inglaterra pode orgulhar-se do primeiro serviço público de caminho de ferro de tracção a vapor.

Vem escrito na «Rail et Route» que o Stockton e Darlington Railway foi posto em serviço em 1825 e o Liverpool e Manchester Railway, mais importante, em 1830. Muito anteriormente, Trevithick tinha posto em evidência as possibilidades oferecidas pela tracção a vapor em Gales do Sul, e numerosas vias para vagões de carvão e outros, com tracção hipomóvel, eram já construídas nas várias regiões de Inglaterra; um exemplo característico a este respeito é o «Vaggon-Way» de M. Allen, que transportava em 1745 a pedra de Bath.

Antes do aparecimento da locomotiva a vapor e do caminho de ferro tal qual nós o conhecemos, as mercadorias eram transportadas por cavalos, depois por «Mouches» (Fly-Waggons), e um serviço deste nome explorado por M. M. Pickfords funcionava todos os dias em 1809 entre Londres e Manchester. A empresa Pickfords era já bem conhecida naquela época, e encontram-se mesmo os traços dum serviço de estradas em 1675.

Na época em que os preços de transporte ferroviários aumentam na proporção dos do carvão, e os dos transportes por estrada na proporção do preço da essência, é curioso notar que, já no século XVIII, James Pickfords, e os seus associados fizeram conhecer que a penúria de forragem e a má qualidade dos cereais para a alimentação dos cavalos obrigá-los-ia a elevar as suas tarifas.

Se se cita aqui mais particularmente a empresa Pickfords é porque esta última existe ainda e foi, em 1933, incorporada nas quatro Grandes Redes Inglesas, o que faz com o serviço de estradas dos Caminhos de Ferro Ingleses seja ainda mais velho que os próprios Caminhos de Ferro. Pickfords era igualmente um transportador por água e, a meio do século XVIII, explorava as «Bateaux Mouche»; em 1820, um serviço regular funcionava pelo canal entre Londres e Manchester.

A concorrência do caminho de ferro cresceu com o desenvolvimento da rede ferroviária, mas por 1850 Pickfords tinha tido a habilidade de se

aliar com algumas das primeiras companhias ferroviárias para dar continuidade aos seus serviços de entrega de mercadorias.

Carruagens «Budd» inoxidáveis

Depois de doze anos de serviço e um percurso sem interrupção de 7 milhões de quilómetros, os dois comboios Denver Zephyrs do Burlington foram objecto pela primeira vez em 1948 duma revisão geral. Um engenheiro, a quando da inspecção, declarou: «estas carruagens — refere-se às BUDD — aproximam-se daquilo que foi considerado como uma impossibilidade técnica — uma estrutura infinitamente durável».

As carruagens foram revistas no próprio atelier do Burlington em Aurora, onde os operários não manifestaram nenhuma surpresa, estando já habituados ao milagre do aço inoxidável.

Mas os operários dos ateliers, onde os vagões-camas foram revistos, não puderam reter a sua admiração por não verem, como em todas as antigas carruagens, os defeitos acentuados que são característicos ao fim de determinado período de uso.

Os comboios são agora repostos em serviço e em tão bom estado como quando foram entregues à Burlington em 1936.

Os Denver Zephyrs, graças ao valor superior da construção em aço inoxidável, respondem a todas as exigências, dando a impressão de que nunca foram usadas.

Outro tanto acontece em Portugal com as mesmas carruagens, do tipo Budd que têm dado incontestáveis provas de segurança, resistência e conforto.

ESPECTACULOS

CARTA DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21 — «Lisboa é coisa boa».
EDEN — Às 21,30 — «A noiva do Corsário».
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Os renegados do Rio Grande».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

«GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO»

O NOSSO ANIVERSÁRIO

Devemos à Imprensa, por ocasião do nosso número de 16 de Março, com que comemorámos o 63.º ano de existência, palavras amigas, de excelente camaradagem, que muito nos apraz arquivar nestas colunas, com os nossos melhores agradecimentos:

Do *Jornal de Abrantes*:

«O número 1518, desta antiga e bem redigida revista, foi especial e de comemoração do seu 63.º aniversário, que, diga-se, representa muito esforço, boa vontade e espírito de isenção de quem tem estado á sua frente — Mendonça e Costa, e, após o seu falecimento, Carlos d'Ornellas.

Na sua especialidade e no capítulo turismo, quer nacionais quer internacionais, a sua acção tem sido muito proveitosa e bem orientada.

Os nossos cumprimentos ao seu director, sr. Carlos d'Ornellas e á Redacção, na pessoa do prezado camarada Rebelo de Bettencourt. Por muitos anos».

De *Notícias da Figueira*:

«Completo sessenta e três anos de existência esta importante publicação, de que é director, editor e proprietário o distinto jornalista Carlos d'Ornellas, a quem cumprimos e felicitamos pela obra que vem realizando, de verdadeiro merecimento nacional, — «consagrada ao estudo e à discussão dos problemas de transportes e de turismo, versando mais especialmente as questões ferroviárias, que são agora o mais instantâneo problema que se discute por toda a parte, em busca de uma solução conveniente» — segundo palavras do sr. General Raúl Esteves.

Este número de aniversário ocupa-se da vida turística, com ilustrações, na Normandia, na Suíça e na Bélgica; traz um artigo de Aquilino Ribeiro, «Á roda da minha aldeia»; «Roma», por Carlos d'Ornellas; e outros interessantes assuntos que lhe dão um especial relêvo».

Da *Vida Ribatejana*;

«Completo 64 anos de brilhante existência esta magnífica revista quinzenal, de que é ilustre director o nosso querido amigo, sr. Carlos d'Ornellas.

Um número excelente, magnificamente colaborado e com uma bela capa de Stuart, comemora o feliz acontecimento, sendo o artigo de abertura do sr. general Raúl Esteves.

Os nomes distintos de Aquilino Ribeiro, Guerra Maio, Rebelo de Bettencourt, etc., figuram entre os colaboradores.

A Carlos d'Ornellas e a todos os seus dedicados companheiros de trabalho, os nossos parabéns».

De *Linhas de Elvas*:

«Estamos de posse do n.º 1518, ano 64.º, da Gazeta dos Caminhos de Ferro, revista quinzenal dirigida com acerto pelo jornalista sr. Carlos d'Ornellas.

Do seu vasto sumário destacamos: No 64.º ano de publicação, pelo general Raúl Esteves; *Á roda da minha aldeia*, por Aquilino Ribeiro; um belo artigo sobre turismo, etc.».

De *O Jornal de Felgueiras*:

«Entrou no 64.º ano de existência a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que se publica em Lisboa, sob a direcção de Carlos d'Ornellas.

É dela a informação de que de Bruxelas, capital da Bélgica, em cada 20 segundos, parte um comboio e que na Suíça, o caminho de ferro, por cremalheira atinge Jungfrau a uma altitude de 2,547 metros.

Com vista aos turistas felgueirenses!

Por ordem decrescente, os países que maior extensão de linhas electrificadas têm, são: Rússia, Itália, Suíça, Estados Unidos, França, Alemanha, Austria, Africa do Sul, Espanha, Marrocos, Noruega e Japão.

Portugal tem apenas 26 quilómetros».

De *Notícias de Chaves*:

«Com a publicação do n.º 1518 entrou no seu 64.º ano de existência esta conceituada revista quinzenal que se publica em Lisboa.

O presente número, além de numerosas e sugestivas gravuras, apresenta variada e atraente colaboração do General Raúl Esteves, Guerra Maio, Aquilino Ribeiro, Carlos d'Ornellas, Jorge Ramos, D. Juan B. Cabrera, Rebelo de Bettencourt, etc..

Ao seu ilustre Director as nossas felicitações».

De *O Jornal de Cambra*:

«Do n.º de 16 de Março desta magnífica revista quinzenal de comércio e transportes, economia e finanças, electricidade, obras públicas, navegação, agricultura e minas, engenharia, indústria e turismo, que se publica em Lisboa, transcrevemos o artigo «Vale de Cambra» e as locais «Oliveira de Azemeis e a acção do seu Município», e «A Vila de Arouca e os seus valores turísticos», que transcrevemos neste n.º.

Á «Gazeta», que completou com esse número 63 anos de publicação, endereçamos as nossas felicitações, com votos de mais longa vida».

De *O Transtagano*:

«O correio trouxe o n.º 1518 desta categorizada publicação que, com o presente número, acaba de completar 63 anos de existência.

Apresenta um curioso sumário, notando-se, numa das páginas, num artigo dedicado à recente visita dos Representantes da Imprensa lisboeta às instalações da Carris uma foto em que se veem o sr. Carlos d'Ornellas e o nosso redactor principal — que, naquele momento, representava o colega «Ecos de Belém».

Á «Gazeta dos Caminhos de Ferro» endereçamos o nosso cartão de felicitações».

De *O Castanheirense*:

«Com a publicação do n.º 1518 impresso a cores, acaba de entrar no seu 64.º ano de existência esta Revista Quinzenal.

«O Castanheirense» apresenta ao ilustre corpo directivo de a Gazeta dos C. de Ferro, os seus mais leais parabéns, com ardentes votos da mais longa vida».

Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique

Apresentado pelo sr. engenheiro Francisco dos Santos Pinto Teixeira, ilustre Administrador-Delegado dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique, recebemos o Relatório respeitante ao ano económico de 1948 dos referidos Serviços.

O sr. engenheiro Pinto Teixeira, ao apresentar ao Governador Geral da Colónia de Moçambique o seu Relatório, diz o seguinte:

«Vencendo dificuldades de toda a ordem, nascidas da situação internacional e que por muito tempo ainda se farão sentir, conseguimos ver aumentadas as receitas de exploração em 16.955 contos, em relação a 1947, e em 55.132 contos, em relação a 1946.

O capital da Administração que, em 1946, era apenas de 1.526.194 contos, passou para 1.736.944 contos em 1947 e para 1.971.587 contos em 1948, ou seja um aumento de 13,5 por cento em relação ao ano anterior e de 29,2 por cento em relação a 1946.

Neste capital não se conta com o valor da aquisição do porto da Beira, patriótico acto de administração do Governo Central, que ficará a marcar na história do Império».

Elemento indispensável do progresso da província de Moçambique, o caminho de ferro, ligando os portos às regiões mais ricas e de maiores possibilidades económicas, registou em 1948 vários e importantes melhoramentos. Com efeito, no fim desse ano estavam assentes, no cais de Lourenço Marques e respectiva Gare marítima, 70.341 quilómetros e a extensão de linhas de serviço das gares e desvios particulares atingiu, nas redes de Lourenço Marques, 60.738 quilómetros. Como a extensão de linhas de serviço nas gares da rede de Gaza é de 6.479 quilómetros; na linha de Inhambane 8.493 quilómetros; na linha de Quelimane 13.096 quilómetros; na linha de Moçambique 29.535 e na linha de Tête 6.365 quilómetros; pode dizer-se, portanto, que o total da linha assente em exploração é de 1.645,463 quilómetros, contra 1.638,463 em 1947 e 1.552,535 em 1946.

Entre os tratados iniciados nesse ano figuram os estudos da ligação da rede de Lourenço Marques com a linha da Beira e com os quais se deu cumprimento à determinação do sr. Ministro das Colónias, que pre-

tende sejam estudadas as regiões ao norte do Zambeze e ao sul do Save por brigadas constituídas não só por pessoal técnico de engenharia mas também por geólogos, prospectores e médicos para que se não limitem os estudos somente à topografia do terreno sem ter em atenção as possibilidades agrícolas, mineiras e de colonização.

Esses estudos não foram infrutíferos, pois verificou-se que na bacia do Save, junto à fronteira, existem jazigos carboníferos, entre outros minérios de susceptível e compensadora exploração.

Empreendeu-se também um trabalho importantíssimo para estudo das possibilidades de aproveitamento integral da bacia hidrográfica do Save, prevendo-se a irrigação da terra bastante para permitir a fixação de 500.000 colonos em explorações agrícolas, pecuárias e industriais.

Em 31 de Dezembro de 1948 o número de locomotivas inventariado era de 105, com o peso total de 6.751 toneladas métricas, em comparação com 87 com um peso total de 5.314 toneladas em 1947.

Durante o ano de 1948 entraram ao serviço 18 novas locomotivas, que melhoraram consideravelmente a capacidade de transporte. São as seguintes as novas unidades: 10 locomotivas da série 400 tipo Mikado, 1-D-1, do construtor Baldwin, com o peso total em ordem de marcha de 69,3 toneladas, destinadas ao porto da Beira, onde se encontram em serviço, 8 locomotivas da série 700, tipo Montain, do construtor Montreal W., com o peso total em ordem de marcha de 114,2 toneladas. O peso máximo por eixo, destas locomotivas, é de 19,25 toneladas.

O número total de vagões e furgões em uso, no fim de Dezembro de 1948, era de 1.799, com uma capacidade de carga de 38.176 toneladas métricas, sendo 457 vagões fechados com a capacidade de 8.065 toneladas métricas, 64 tanques com a capacidade de 1.298 toneladas métricas e 1.278 vagões abertos com a capacidade de 28.975 toneladas métricas.

Sobre o plano de melhoramentos, o Relatório informa-nos:

«O acréscimo dos caminhos de ferro e o desenvolvimento da Colónia têm feito aumentar as necessidades. Daqui resulta que nem todos os melhoramentos previstos foram executados, tendo muitos sido retar-

dados pela necessidade de dar execução a outros previstos e pela situação anormal criada pela guerra».

Melhoramentos estranhos às linhas e portos em exploração, temos como reconhecidamente mais urgentes os seguintes:

Estudo de um caminho de ferro que sirva a região do Barué, que convém ligar por via acelerada ao porto da Beira e por ser mais curta a distância para o mar do que ligá-lo ao caminho de ferro de Tété. Foi concluído o reconhecimento durante o ano de 1948.

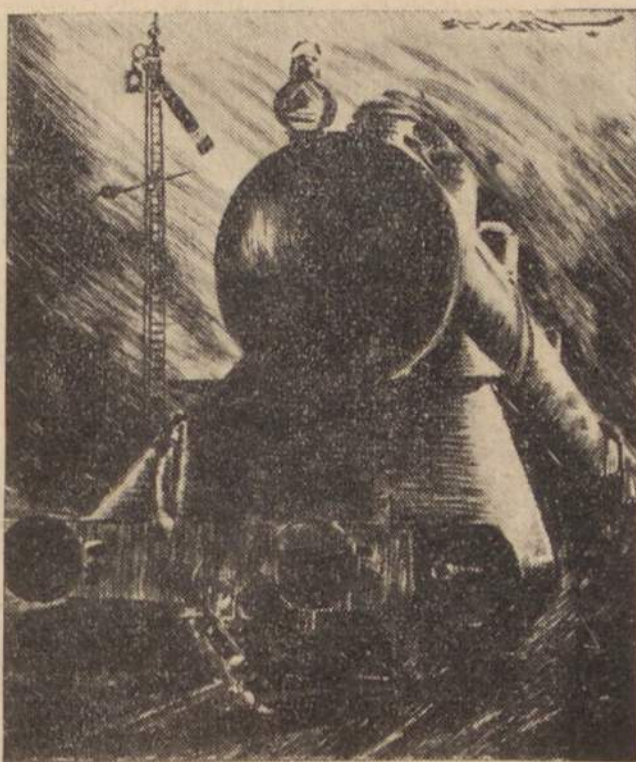
Desse plano de melhoramentos fazem ainda parte, entre outros, o aumento do cais de Lourenço Marques, a continuação da reconstrução, em alvenaria, dos armazens do porto, construção de um depósito para água em Lourenço Marques; instalação mecânica para abastecimento de locomotivas, na estação de Lourenço Marques; gare de Triagem, oficinas gerais e depósito de locomotivas, a implantar ao quilómetro 2,8 da linha de Ressano Garcia; construção de pelo menos mais três residências para chefes de serviço; continuação da ampliação do bairro para habitação do pessoal, nas Mahotas; construção de habitações na linha, havendo necessidade de tornar mais confortáveis e higiénicas muitas das existentes; renovação da central eléctrica no porto de Lourenço Marques.

Ao fechar o seu Relatório, o sr. engenheiro Francisco dos Santos Pinto Teixeira deixa exarada esta afirmação de grande importância:

«Um aumento de receitas se torna necessário por um ajustamento e aumento de tarifas, e uma apertada fiscalização à camionagem particular, que à sombra de uma tolerância somente justificável durante o período anormal da guerra, sem respeito pela lei e com manifesto prejuízo para a economia da colónia, desvia o tráfego que, sob todos os aspectos, pertence ao caminho de ferro.

É tempo de voltarmos à política anterior à guerra — afirma ainda o sr. engenheiro Pinto Teixeira — se quisermos manter, dentro dos princípios da maior economia, a eficiência dos serviços que só se têm mantido pela franca colaboração, espírito de sacrifício, disciplina e iniciativa de todo o pessoal, que, por esse facto, se torna credor dos agradecimentos da Administração».

Resta-nos felicitar o sr. engenheiro Pinto Teixeira pelos óptimos resultados da sua administração, e nos nossos cumprimentos desejamos abranger todos os seus dignos colaboradores.



Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Junho de 1901)

Linhas portuguesas

Iluminação dos comboios — O conselho d'administração dos caminhos de ferro do Estado reso'veu estudar o meio de melhorar a iluminação dos comboios adoptando o gaz-mixto ou a electricidade.

Louvavel iniciativa.

Realmente é para lastimar que o nosso paiz e a vizinha Hespanha sejam, neste sentido, os mais atrasados da Europa.

Nem sabemos como a Companhia Real, que tantos melhoramentos tem introduzido na sua exploração, não tomou até hoje esta deliberação, mantendo a velha iluminação a azeite que, além de ser má, lhe faz perder em Campolide alguns minutos a todos os trens que atravessam o tunnel do Rocio.

Já no congresso de Londres, quando os delegados da Italia disseram que *alguns* dos seus trens eram ainda illuminados a azeite, houve uns sons de admiração por parte de inglezes e americanos que fizeram com que os delegados peninsulares se conservassem muito caladinhos para não augmentarem a chacota.

Novo Material — A rêde do Sul e Sueste vae ter novas carruagens construidas nas officinas do Barreiro com *watercloset* e lavatorio, tanto as de 1.^a como as de 2.^a classe.

E' um typo novo e portanto mais um elemento para a desuniformidade do material que uma commissão está encarregada de promover.

Pias a Moura — O conselho da rêde do Eetado está tratando de estudar o meio de construir esta linha, de tanta utilidade para uma parte do nosso Alemtejo.

Caminho de ferro de Guimarães — A partir do dia 3 de junho devem effectuar-se nesta linha ferrea, nos dias uteis, os comboios de verão n.º 32 e 33, em ligação com o comboio que chega ao Porto ás 4 horas da tarde.

Interesses da Figueira — Os exportadores de vinhos da Figueira representaram às camaras pedindo que lhes fosse concedido um *bonus* de 50 por cento, no transporte nos caminhos de ferro, dos vinhos destinados á exportação para

para Lisboa e Porto, enquanto aquella barra e porto não forem melhorados de fôrma a permittirem que façam directamente toda a sua exportação.

Barreiro a Cacilhas — Informa o *Diario de Noticias* que vão começar brevemente, e com grande actividade, os trabalhos de construção do primeiro lanço do caminho de ferro do Barreiro a Cacilhas, já approved, como se sabe, pelo Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado.

Caminhos de Ferro Coloniais

MOÇAMBIQUE

Os engenheiros de 2.^a classe ao serviço dos portos e caminhos de ferro de Moçambique, srs. Luís da Cruz Ferreira e Angelo Araujo Mendo, foram reconduzidos por mais dois anos.

— Foram contratados para servir nos serviços dos portos e caminhos de ferro de Moçambique, os srs. engenheiros Raul Campos de Carvalho e Henrique Oscar Ferreira, o primeiro para chefe da brigada técnica de estradas, construção e fiscalização de obras marítimas, com o vencimento mensal de 18 contos; e o segundo para adjunto da mesma brigada, com o vencimento mensal de 12 contos.

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

JAMES RAWES & C.^o, L.^{TD}

Rua Bernardino Costa, 47, 1.^o — Telef. 23232/4/5

E. PINTO BASTO & C.^A, L.^{DA}

Avenida 24 de Julho, 1, 1.^o — Telef. 31581 (7 llnhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.^o

Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

CEL

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.^{da}

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUÍDORA, L.^{DA}

Rua Nova da Trindade, 15-C

L I S B O A

é a marca dos condutores eléctricos fabricados segundo as normas de segurança das instalações de baixa tensão

PELA

C E L

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 98, II série, de 30 de Abril, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 95, de escavações, transporte de terras e recargas de aterros, na variante de Beja, de que é adjudicatário Júlio Pires Pereira, aprovar o referido auto, e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 102, II série, de 5 de Maio, publica o seguinte:

Concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovo o projecto de substituição das vigas metálicas do pontão situado ao quilómetro 11,722 da linha férrea do Sabor, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 104, II série, 8 de Maio, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar o processo de expropriação de uma parcela de terreno, com a superfície de 101^{m²},50, situada entre os quilómetros 75,754.00 e 75,745,90 da linha férrea do Vale do Vouga, destinada à construção de um reservatório de água no apeadeiro de Cedrim.

O «Diário do Governo», n.º 105, II série, de 9 de Maio, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrance uma parcela de terreno, com a superfície de 48^{m²},59, localizada à direita da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 23,964.49 e 24,008.00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia e concelho de S. João da Madeira, distrito de Aveiro, e confronta ao norte e nascente com o caminho de ferro e ao sul e poente com Manuel Pereira de Almeida.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

NOGUEIRA, Limitada



LISBOA:

R. dos Douradores, 107-1.º

Telef. PBX 21381-82

PORTO:

Rua do Almada, 134-136

Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

S. A. DES FORGES-USINES & FONDERIES DE HAINE ST. PIERRE — Haine-Saint-Pierre (Bélgica). Todo o material ferroviário, Vagões, Locomotivas, etc.

USINOR — Valenciennes (Nord), França. Aros de aço para rodas de vagões e locomotivas — Eixos de rodas.

S. A. METALLURGIQUE DE PRAYON — Trooz, Bélgica. Zinco laminado em chapas, Placas de zinco para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE — Paris. Alumínio, cobre e latão em chapas, barras, tubos, arame, cabo, etc. — Especialistas no fabrico de cabo e arame de cobre electrolítico para linhas de distribuição de energia eléctrica.

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS — Montrouge (Seine), França. Contadores (água, gás e electricidade) e Aparelhos de medida para usos industriais e laboratórios.

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI — Charleroi, Bélgica. Dinamos, Alternadores, Transformadores, Aparelhagem eléctrica para todas as tensões e potências.

S. A. ESCHER WYSS — Zurique. Turbinas hidráulicas e de vapor, Caldeiras. Toda a mecânica de precisão.

DAVUM EXPORTATION — Paris. Ferro redondo para cimento armado, Vigas I e Ferros U, Ferro de fundição, Arcos de ferro, Aços especiais para todos os fins.

COMPTOIR FRANCO BELGE D'EXPORTATION DE TUBES D'ACIER — Paris. Tubos de ferro para água, gás e vapor. Tubos de aço para caldeiras e sondagens.



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Condecorada em 1947 com o Grau de Comendador da Ordem de Instrução Pública

INTERNATO E EXTERNATO
(SEXO MASCULINO)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

*Liceal, Comercial, Ciclo
Preparatório e Instrução Primária
com Aulas Infantis*

LARGO DO CONDE BARÃO, 47 — LISBOA
(PALÁCIO CONDES DE PINHEL)

TELEFONE: 6 2430

Ateneu Ferroviário

Em Assembléa Geral efectuada em 25 de Janeiro, foram eleitos os corpos gerentes desta simpática Associação Cultural do pessoal da C. P., para o exercício de 1951, com a seguinte distribuição de encargos:

Assembléa Geral — Presidente, Félix Fernandes Perneco; Vice-Presidente, Mário de Sousa Dinis; 1.º Secretário, João Francisco da Silva Vieira; 2.º Secretário, Manuel Lourenço dos Santos; 1.º Vice-Secretário, Abel Hoppfer Romero, e 2.º Vice-Secretário, Júlio Chaves Araújo.

Conselho Fiscal — Presidente, Feliciano Pereira Barral; Secretário, Carlos Alberto Marques da Silva Júnior; Relator, Raúl Mário de Senna Magalhães; 1.º Suplente, Luís Rodrigues da Costa, e 2.º Suplente, Florentino Gomes Pablo Faria.

Direcção — Presidente, Jaime Augusto Bastos; Vice-Presidente, Vinício Plínio Rosado Viegas; 1.º Secretário, António Gomes Júnior; 2.º Secretário, Lourenço Trindade Piedade; Tesoureiro, Victor Afonso; 1.º Vogal, António Manuel da Silva Leitão; 2.º Vogal, José Martins Ferreira; 1.º Suplente, Armando Nunes; 2.º Suplente, Diamantino Dias; 3.º Suplente, Manuel Henriques Martins, e 4.º Suplente, Nicácio Tabuada Rodrigues.

Delegados à Federação das Sociedades de Educação e Recreio — Efectivo, Jaime Augusto Bastos, e Suplente, Armando Nunes.

Aos novos corpos gerentes do Ateneu Ferroviário desejamos as maiores felicidades no desempenho dos seus cargos.

Publicações recebidas

O Fundo Atlante da Raça Portuguesa e a sua evolução histórica, pelo General João de Almeida

Sob o título genérico *Ao Serviço do Império*, o sr. General João de Almeida vem publicando uma série de trabalhos de grande interesse. O presente volume é o décimo primeiro da notável série.

Numa nota, a páginas 4, deste seu recente trabalho, o ilustre escritor informa:

«A concepção da Atlântida e a sua localização tal e qual a concebemos em 1903, e a publicámos, pela primeira vez, na «Visão do Crente», em 1916, — não houve moço estudante de então que a não lesse —, tivemos a satisfação de a ver apresentada de forma igual, na concepção geográfica e depois de nós, por Edmond Perrier na sua «La Terre avant l'Histoire», em 1920, e numa hipótese da sua localidade por Abbé Th. Moreux, «L'Atlanti de a-t-elle existé?», em 1924, e pelo Colonel A. Braghine, «L'énigme de l'Atlantide», em 1939».

Portador de uma vasta cultura histórica, o sr. General João de Almeida presta com este seu novo trabalho mais um relevante serviço ao país.

Linhas Estrangeiras

GRÃ-BRETANHA O Ministro dos Transportes anunciou na Câmara dos Comuns a entrada em vigor de aumento de 10 por cento nas tarifas ferroviárias de transporte de mercadorias, e nas das despesas das docas e canais.

RHODÉSIA Os administradores dos caminhos de ferro da Rhodésia reuniram-se em Salisbury no dia 5 de Abril, sob a presidência do chefe do governo, Sir Godfrey Huggins, tendo em seguida sido feita uma declaração sobre os resultados da conferência segundo a qual os Caminhos de Ferro da Rhodésia gastarão em obras novas e em aquisição de novo material nos próximos 12 meses a elevada soma de 11 milhões de libras.

Só o material circulante encomendado custará três milhões e meio de libras, e entre as obras a realizar encontram-se melhoramentos importantes nalgumas das principais estações da Rhodésia do Sul.

Durante a conferência foram discutidos os problemas relacionados com o aumento de tráfego que se espera até 1956, os estudos de novas saídas para o mar na costa oriental, novas aquisições de material circulante, incluindo vagões tanques, etc..

Como se vê através da imprensa rhodesiana, os nossos vizinhos queixam-se frequentemente de deficiências nos seus serviços ferroviários, as quais o governo atribui ao ritmo de progresso que ali se vem verificando, mas, por outro lado, sabe-se que os caminhos de ferro já gastaram elevadas somas de dinheiro e estão dispostos a gastar outras ainda maiores no sentido de melhorar os seus serviços por forma a acompanharem e até a fomentarem o desenvolvimento do país. Onze milhões de libras, só em obras e aquisições novas, no curto espaço de um ano, é, com efeito, uma soma elevada e, no entanto, é apenas um terço do que o governo da Rhodésia do Sul deliberou empregar nos caminhos de ferro até 1954.

VENEZUELA Por disposição da Junta de Governo, o capital do Instituto Autónomo de Caminhos de Ferro da Venezuela, aumentou para 7.974.382.85 bolívares o seu capital,

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

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

ARMAZÉM:

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO:

Travessa da Glória, 19

Telefone: 2 6317

L I S B O A
P O R T U G A L



Avenida Palace Hotel

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»

Telefones 3 0154-3 0157 — L I S B O A

Hotel de 1.^a classe, situado no coração da cidade, junto
da estação do Rossio e perto da Avenida da Liberdade

130 Quartos — 80 Quartos com banho

Telefones em todos os quartos ligados à rede Internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA
COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMÉRICA BAR

Preços moderados-para estadias prolongadas condições especiais

*Para beber um bom café
prefira sempre os cafés de:*

CABO VERDE
SÃO TOMÉ
ANGOLA
TIMOR

*Que figuram entre
os melhores do Mundo*



Aliança

A melhor bolacha

Os mais deliciosos chocolates

Sociedade Portuguesa de Fretamentos, Limitada

CAPITAL: ESC. 200.000\$00

68, RUA S. DOMINGOS À LAPA, R/C.

Telefone 64026 ■ LISBOA

TELEGRAMAS: «FRETAMENTO»



BROKERS exclusivos da:

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes, S. A. R. L.

ARMADORES DE NAVIOS
LISBOA
(221.700 T. D. W. APROX.)

ELVAS

TEM FINALMENTE O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADEMAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO-ELVAS

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL
FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

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

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.
(a Santos) — LISBOA
Telefone 64972

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes LISBOA

Carga e expediente, Rua do Comércio, 39 — Telef. 30551

FROTA

n/m. AFRICA OCIDENTAL	1.504 T.	n/m. COLARES	1.376 T.
n/m. ALCobaça	9.437 T.	n/m. CONCEIÇÃO MARIA	2.974 T.
n/v. ALCOUTIM	10.526 T.	n/m. CORUCHE	1.370 T.
n/m. ALENQUER	9.437 T.	n/v. COSTEIRO	900 T.
n/m. ALEXANDRE SILVA	3.110 T.	n/v. COSTEIRO SEGUNDO	490 T.
n/v. ALFERRAREDE	2.118 T.	n/m. COSTEIRO TERCEIRO	1.426 T.
n/m. ALMEIRIM	9.437 T.	n/m. COVILHÃ	1.376 T.
n/v. AMARANTE	12.595 T.	n/v. CUNENE	9.800 T.
n/m. AMBRIZETE	9.100 T.	n/v. FOCA	2.018 T.
n/m. ANDULO	9.100 T.	n/v. INHAMBANE	9.619 T.
n/m. ANTÓNIO CARLOS	2.974 T.	n/v. LUSO	10.125 T.
n/m. ARRAIOLOS	9.437 T.	n/v. MARIA AMÉLIA	3.005 T.
n/m. BELAS	7.110 T.	n/v. MELLO	6.253 T.
n/m. BORBA	7.145 T.	n/v. MIRANDELLA	7.900 T.
n/m. BRAGA	7.110 T.	n/m. SÃO MACARIO	1.221 T.
n/m. BRAGANÇA	7.110 T.	n/v. SAUDADES	6.430 T.
n/m. CARTAXO	1.376 T.	n/v. SILVA GOUVEIA	1.353 T.
		n/v. ZÉ MANEL	1.220 T.
n/p. ALFREDO DA SILVA	3.643 T.	— Com alojamentos para passagens de I — II — III classes	

TOTAL: 191.131 TONELADAS

REBOCADORES:

«AFRICA»,
«FREIXO»,«CINTRA»,
«S. CRISTOVÃO»,«ESTORIL»,
«SOURE»

LANCHAS A MOTOR:

«GAROTA»,
«CAROCHA»

«BOLHÃO»,

«MAQUELA»

34 Batelões (19 de 500 T., 13 de 400 T. e 2 de 250 T.)

24 Fragatas (2.150 T.)

1 Barca de água (250 T.)

1 Draga «BARREIRO» com 5 Batelões de Dragadas com 80 m3. cada.

EM CONSTRUÇÃO NOS ESTALEIROS DA C. U. F.:

2 navios de 3.600 T. e para 48 passageiros cada.

2 rebocadores de 1.200 T. cada.

CARREIRAS DE LISBOA PARA:

Norte de Europa — Norte de África — Cabo Verde — Guiné — Angola — Argentina
— Chile — Estados Unidos — Terra Nova — Groenlândia e costa de Portugal

IMPORTANTE:

A COMPANHIA QUE MAIS NAVIOS TEM AO SEU SERVIÇO CONSTRUÍDOS EM PORTUGAL
NOS ESTALEIROS DA COMPANHIA UNIÃO FABRIL NO BARREIRO E EM LISBOA