

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ANO 64.^º
N.^º 1525



1 JULHO
DE 1951

Baume & Marpent

FUNDADA EM 1882

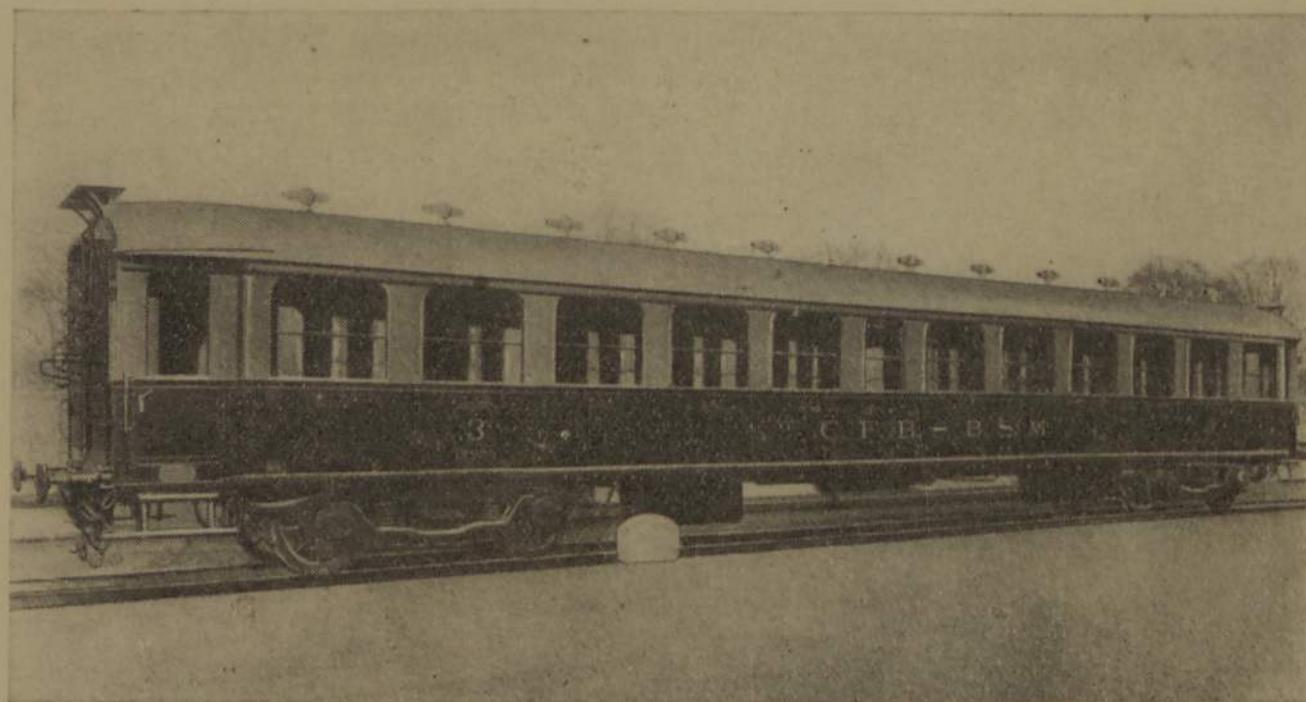
SEDE SOCIAL: HAINE—ST. PIERRE

FÁBRICAS EM: MORLANWELZ e HAINE—ST. PIERRE (Bélgica) e MARPENT (França)

DIVISÃO DE BAUME (Bélgica)

DIVISÃO DE MARPENT (França)

MATERIAL DE CAMINHOS DE FERRO



Carruagem metálica em serviço na Sociedade Nacional dos C. de F. Belgas

CARRUAGENS e AUTOMOTORAS para caminhos de ferro e Tramways * Wagões * Tenders * Aparelhos de mudança de via * Wagonetas * Guindastes hidráulicos para alimentação de locomotivas * Estruturas * Pontes rolantes e metálicas * Gazómetros * Tanks * Material de minas * Postes metálicos * Colunas de destilação * Placas giratórias * Peças de freios * Párachoques

Fundição de ferro e aço—Aços moldados MARTIN e BESSEMER

ACESSÓRIOS: Caixas de lubrificação — Eixos — Arcos — Rodas, etc., etc.

AGENTES GERAIS

Para Portugal e Colónias

Azevedo & Pessi, L.^{da}

RUA NOVA DO ALMADA, 46

Tele { fone: 20354
gramas: PESSIL

LISBOA



Ponte, inteiramente soldada, em Stochroye, sobre o Canal Alberto

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: PB X 20158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1908; 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

1525



1 — JULHO — 1951



ANO LXIV

 Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (CEMF)
N.º _____

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

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:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.^s 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 MONTÉS
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

Praias de Portugal	155
A Concessão Única, por <i>MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR</i>	157
Excursão de ferroviários portugueses a Espanha	160
Há 50 anos	160
Pousadas e Automotoras, por <i>GUERRA MAIO</i>	161
Crónicas de Viagem: De Lisboa a Roma, por <i>CARLOS D'ORNELLAS</i>	164
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	166
Federação Internacional da Imprensa Técnica e Periódica	167
Linhos Portuguesas	167
Viagens e Transportes	167
Caminhos de Ferro Coloniais	167
Coordenação dos Transportes Terrestres	169
Uma romagem patriótica aos campos da Flandres	185
O turismo é uma franca universidade	191
Parte Oficial	194



FIGUEIRA DA FOZ — Um aspecto da sua linda praia

Praias de Portugal

COM o verão, vem o sol quente e vêm as férias. Surge, então, um problema deliciosamente grave. Onde passar os meses de Julho, Agosto e Setembro? E', na verdade, um problema muito sério. Se em Portugal houvesse apenas uma praia e houvesse também só uma estância de águas onde pudessemos praticar o tratamento hidro-mineral, a coisa resolvia-se facilmente.

Mas, graças a Deus, Portugal é um país rico em belezas e as suas praias contam-se entre as melhores da Europa.

Está mais do que provado que o nosso organismo precisa de mudança de ares, de repouso como prémio de um longo período de trabalho intenso, e até de variar de paisagem e cozinha. A saúde espiritual e física é uma ciência e é, igualmente, uma arte. E é por isso que a palavra Turismo envolve um mundo imenso de conceitos.

O homem de acção, quer seja comerciante ou industrial, engenheiro ou arquitecto, médico ou artista, lucra imenso em

trocar uma vez por outra o ambiente em que trabalha por outro ambiente diferente.

Rico como é o nosso País em praias, e estâncias turísticas, se a escolha nos embraça, o problema pode ser resolvido pelo médico que indicará o ambiente mais propício para um período mais ou menos longo de férias, ou de tratamento.

A vida das praias está naturalmente indicada para as pessoas que precisam de retemperar os pulmões, de respirar o ar iodado do mar, de expor o corpo aos raios solares.

Uma praia ideal para uma cura de repouso é, sem dúvida, a Figueira da Foz. Rainha das praias de Portugal lhe chamam quantos, nacionais e estrangeiros, a visitaram um dia e a compararam com as outras praias do país. Mas quem andou por Espanha, pela França, pela Itália não deixará de incluir no número das praias mais belas da Europa. De clima suave no inverno, não acusa, no verão, altas temperaturas. Se, nos cartazes turísticos, figura sob

a designação de Praia da claridade, os médicos preferem dar-lhe o rótulo e o destino de Praia das Crianças, os banhos de mar e os banhos de sol, combinados, dão sempre, ali, um resultado excelente. Os pulmões enrijessem, o sangue enriquece-se, os ossos desafiam, em solidez, as construções em cimento armado.

A Figueira que, há cinquenta anos, já era considerada a Rainha das Praias de Portugal, ainda não foi destronada. Em meio século, tornou-se uma das mais belas cidades do país. Hotéis, pensões, restaurantes, esplanadas, um magnífico Casino, avenidas, edifícios modernos, contribuem de maneira notável para fazer dessa cidade um grande centro de turismo. Depois, a Figueira tem a favorecer-lá os encantos da Natureza.

O turista nunca sente fadiga nesta estância ideal de veraneio, pois todos os dias pode empreender pelos arredores um passeio aprazível. São muitos os pontos dignos de referência. Vale a pena, por exemplo, visitar o Cabo Mondego e subir ao farol; as minas de carvão e a fábrica de cimento; a praia de Buarcos, bastante pitoresca; o campo de aviação Humberto da Cruz e os estabelecimentos de bacalhau. Um outro passeio, de que se traz sempre uma impressão duradoura, é o que se faz à Serra

da Boa Viagem, zona florestal opulenta de pitoresco e beleza.

Uma outra praia que ocupa nos cartazes turísticos um lugar de honra é a vila de Espinho, que oferece já um aspecto de uma pequena cidade moderna, com seus hotéis, as suas ruas largas e bem traçadas, os seus magníficos estabelecimentos comerciais, as suas indústrias.

A praia de Espinho é muito frequentada no verão e no tempo em que a peseta era moeda forte os espanhóis constituíam, tal como sucedia na Figueira da Foz, a grande maioria da população flutuante.

Com vários e importantes melhoramentos a praia de Espinho tem sido beneficiada nestes últimos tempos, como a Piscina-Solário Atlântico, o parque, a pista de patinagem, os campos de golfe e futebol, «courts» de ténis, etc.. Praia magnífica, se, hoje, lhe falta a animação dos espanhóis, não lhe falta, porém, a animação dos portugueses, que já se resolveram, felizmente, a viajar na sua própria terra, a frequentar as suas praias, a fazer, finalmente, vida ao ar livre, e a adquirir saúde não com remédios da botica, mas respirando bons ares e expondo o corpo ao belo, ao incomparável sol de Portugal.

E quantas outras praias não existem por toda a costa de Portugal?



ESPINHO — A praia vista de avião

A CONCESSÃO ÚNICA

II

Por MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

PARA se estabelecer a concessão única, foram publicados em 9 de Maio do corrente ano cinco decretos-leis: n.º 38:244, autorizando o Fundo do Fomento Nacional 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; n.º 38:245, estabelecendo taxas do imposto ferroviário e regulando a forma da sua liquidação; n.º 38:246, determinando as bases do novo contrato de concessão única à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; n.º 38:247, criando e organizando a Direcção Geral dos Transportes Terrestres, extinguindo as Direcções Gerais dos Serviços de Viação e de Caminhos de Ferro; n.º 38:248, remodelando o sistema tributário para transportes automóveis colectivos ou de aluguer.

Em execução destas disposições legais, reuniu-se em 7 de Junho passado a Assembleia Geral da Companhia Portuguesa, que resolveu aprovar a proposta do Conselho de Administração para a empresa tomar a comissão única de todas as vias e alterar os estatutos, sendo o contrato assinado a 14 de Junho de 1951 no gabinete do Senhor Ministro das Comunicações, que referendou por parte do Estado, e em nome da Companhia Portuguesa os administradores, Senhores Engenheiro Pinto Osório e General Raúl Esteves, estando presente o Senhor Procurador Geral da República. Ficou pois a Companhia Portuguesa investida juridicamente na posse de todas as linhas férreas do Continente, pertencendo-lhe também a linha de Cais de Sodré a Cascais, embora esteja cedida a sua exploração à Sociedade Estoril.

Marcou a data de 9 de Maio de 1951 um dia histórico para a viação portuguesa, pois não há exemplo na nossa legislação de tantas e tão importantes determinações legais nesta matéria, embora a não remodele integralmente, o que só se poderá conseguir desde que se publique, como já sugeri⁽¹⁾, o código dos transportes terrestres, englobando toda a legislação respeitante talvez não seja difícil de obter esta aspiração com um pouco de boa vontade, e creio chegado o momento da

codificação, uma vez que se alcançou a unificação ferroviária e a coordenação dos transportes terrestres. Escusado é demonstrar a utilidade da unificação legislativa, numa matéria em que os juristas têm pouca intervenção e é conhecida por pessoas desprovidas de conhecimentos jurídicos.

De todos os decretos-leis referidos, é sem dúvida fundamental o n.º 38:246 que define o regime jurídico da concessão e é por este que começo a analizar, visto os outros possuirem menor importância.

O decreto-lei n.º 38:246 vem precedido dum importante relatório comentando as várias disposições e contém dois artigos e 45 bases, sendo preferível efectuar o estudo de cada base e tirar as conclusões finais, em vez de dissertar ácerca das generalidades do decreto.

Os dois artigos do decreto-lei n.º 38:246 autorizam o Ministro das Comunicações a contratar com a Companhia Portuguesa nos termos das bases anexas, a substituição das concessões existentes e do arrendamento das linhas do Estado pela concessão única, prevista pela lei n.º 2:008 de 7 de Setembro de 1945, e permitem ao Governo a utilização do Fundo Especial de Transportes Terrestres, criado pelo decreto-lei n.º 38:244 de 9 de Maio de 1951.

Constituem os caminhos de ferro, como os transportes rodoviários de natureza colectiva, um serviço público, o qual, na opinião do Senhor Prof. Doutor Marcelo Caetano⁽²⁾, é um serviço administrativo cujo objecto consiste em facultar a quantos dele careçam os meios idóneos para a satisfação de uma necessidade colectiva individualmente sentida. Bastante confusa é esta definição, preferindo antes a de Hauriou⁽³⁾ que considera serviço público um serviço técnico prestado ao público duma forma regular e contínua para a satisfação da ordem pública e por uma organização pública. Notam-se portanto cinco elementos: serviço técnico, serviço [prestado ao público, ordem pública.

Um serviço público deve ser exercido pelo Estado, como é o caso da justiça, do exército, etc., ou pode ser concedido. Com relação ao serviço

público de transportes ferroviários, que é o que aqui interessa, tem de se apreciar com referência à sua propriedade e à sua exploração.

A propriedade dos caminhos de ferro em Portugal pertenceu sempre à Nação e foi esse o sistema seguido em todos os países, desde o início da viação ferroviária, salvo na Grã-Bretanha onde os caminhos de ferro constituíram propriedade particular das empresas exploradoras até à nacionalização efectuada pelo actual Governo Trabalhista e que tão maus resultados tem dado. A Nação deve possuir a propriedade das linhas férreas dada a sua importância e organização em serviço público, pelo que este assunto não tem discussão.

A exploração dos caminhos de ferro pode ser realizada por três entidades: Estado, empresa-mixta, e companhias.

O desempenho de funções ferroviárias pelo Estado em Portugal é problema que não merecia referência, bastando recordar o que foram os Caminhos de Ferro de Estado, verdadeira calamidade nacional, mas como há erros que seduzem os indivíduos de má fé e os ignorantes, é por isso que me detengo a examinar este assunto, que se encontra resolvido desde 1927 pelo Estado Novo, doutrina seguida pela lei n.º 2.008 e confirmada pelo decreto-lei n.º 38:246.

Quando na primeira metade do século XIX se iniciou em muitos países a construção de caminhos de ferro encontrava-se vigorando a doutrina do liberalismo económico, em que a função do Estado era a mais reduzida possível, limitando-se apenas a uma acção policial que os publicistas franceses definiam pela fórmula «État Gendarme». Assim a construção das linhas férreas, que, de começo, não tivera grande aceitação, entregou-se às empresas privadas, na maior de parte de capital de reduzida, pelo que a extensão da rede era restrita, demonstrando as necessidades económicas e comerciais da exploração a vantagem em companhias de maior capital e quilometragem das vias férreas.

Com o decorrer dos anos desenvolveu-se o princípio do intervencionismo do Estado, resultado dos abusos anteriores e das ideias socialistas, que pugnavam, em matéria ferroviária, pelo resgate das concessões, baseando-se nos erros das empresas e na ambição que possuem todos os políticos das esquerdas, socialistas e comunistas em atacar a riqueza quando está na posse dos outros, mas a locupletarem-se desonestamente quando se apoderam dela, tornando-se então conservadores por já terem que perder. Se a plutocracia com os seus crimes merece severo castigo, outrotanto se pode dizer do estatismo como forma política da mais áspera condenação.

Não é admissível hoje um Estado que coloque

um polícia à porta de um banco para o guardar, indiferente ao que nele se pratique, mas não é menos censurável o Estado que exerce funções bancárias, destruindo a banca particular. A actividade do Estado deve ser como é actualmente em Portugal pela constituição de 1933, essencialmente fiscalizadora, só substituindo a particular quando esta por si só não possua possibilidades de agir.

Os Caminhos de Ferro do Estado surgiram em Portugal (⁴) pelo contrato de 6 de Agosto de 1861, comprando o Governo a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo, iniciando-se as linhas do Sul e Sueste, que, conjuntamente com as linhas do Minho e Douro, formariam os Caminhos de Ferro do Estado de execranda memória. Apesar da má situação que esses caminhos de ferro tiveram, Oliveira Martins (⁵), que foi director da Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e a Famalicão e colaborador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, preconizou erradamente em 1885 o princípio da nacionalização dos caminhos de ferro e o processo dos resgates sucessivos conforme as forças do tesouro e as condições dos contratos. Ora o Estado a explorar caminhos de ferro só podia ser o desastre que foi.

De-pressa a situação se mostrou tão má, que, em 1888, Mendonça e Costa (⁶) defendia a doutrina de que a actividade ferroviária pertencia às empresas e não ao Estado, aplaudindo um projecto do Ministro das Obras Públicas de transferir para uma companhia as linhas do Sul e Sueste. Não foi avante o plano de arrendamento, retomado em 1898 e só executado em 1927. Sempre partidário da boa doutrina, Fernando de Sousa (⁷) combateu em 1920 umas fantasias de resgate das linhas férreas, demonstrando a errada visão dos que atacavam as companhias, quando o Estado era o primeiro a dar o mau exemplo nas suas linhas.

Estudando os outros processos de exploração, entende-se por empresa-mixta a entidade em que o Estado participa da totalidade ou maioria do capital accionista, como é em França. Este processo não é de aconselhar, pois ao Estado não compete a função de accionista de empresas, sendo uma forma disfarçada de administração directa.

O sistema preferível é aquele em que o serviço público ferroviário é concedido a uma só empresa, sujeita à fiscalização governativa. É o que actualmente vigora em Portugal, existindo a unidade ferroviária nacional representada por uma só empresa concessionária (⁷) de capital particular, embora o Estado mantenha na administração da Companhia Portuguesa uma forte posição accionista.

Não é de aplaudir que o Estado seja accionista da Companhia, devendo antes abandonar essa

actividade, que coisa alguma justifica, à semelhança do que, numa admirável orientação, determinou o Senhor Prof. Doutor Oliveira Salazar quando reformou o Banco de Portugal. As baixas ambições partidárias de outrora para a posse de bons lugares afim de recompensar serviços políticos, determinaram que o Estado possuísse muitas acções do Banco de Portugal numa tendência socializante. Viu bem o problema o Senhor Prof. Doutor Oliveira Salazar, e ao efectuar a magistral reforma monetária de 1931 em que se decretaram os novos estatutos do Banco de Portugal, o Estado deixou de ser accionista. Só há vantagem em proceder de igual forma com relação à Companhia Portuguesa, reservando para si o Governo a missão de fiscalizador.

Constituem os caminhos de ferro uma propriedade nacional que faz parte de um serviço público concedido a uma única empresa, obedecendo a um regime jurídico que se encontra primorosamente estudado pelo Senhor Dr. Alberto Xavier⁽⁸⁾.

Pela base I são extintas as anteriores concessões e arrendamentos, como já o eram pelo artigo 1º, terminando as mais antigas concessões que datavam de 1860 e terminavam em 1959, bem como o arrendamento dos Caminhos de Ferro do Estado. Compreende-se que os antigos contratos não podiam subsistir e tinham que ser substituídos por um único.

A base que estou comentando apresenta também a indicação de todas as vias férreas portuguesas por zonas, que são Norte, Centro e Sul.

A classificação geográfica das três categorias é feliz, considerando norte toda a região entre a fronteira norte e o rio Douro; Centro, desde esse rio até ao rio Tejo; Sul, desde o rio Tejo até à orla marítima do Algarve. Altera por vezes esta base a classificação das linhas e inclui outras não existentes nas anteriores concessões, como o funicular de Santa Luzia. Serve esse funicular uma das mais belas regiões turísticas de Portugal, que tem sido inexplicavelmente um pouco desprezada, sendo o acesso do Monte de Santa Luzia pelo funicular muito precário, pois o seu funcionamento era bastante irregular, encontrando-se muitas vezes parado. As instâncias da Câmara Municipal de Viana do Castelo conseguiram alguns benefícios, mas a solução feliz foi a actual, que só merece louvores para o progresso do Monte de Santa Luzia, quando o templo monumento se encontra quase concluído e pouco faltando para a sua inauguração.

Na classificação das vias férreas modifica-se a extensão das linhas do Leste e Norte, sendo, até 9 de Maio de 1951, a primeira de Lisboa a Elvas, e a segunda de Entroncamento a Campanhã, passando a considerar-se linha do Norte, de Lisboa

(Santa Apolónia) a Campanhã, designando-se por linha do Leste, de Entroncamento a Elvas. A denominação actual é menos exacta no aspecto geográfico, pois, basta olhar para um mapa, verifica-se imediatamente que a direcção da via férrea de Lisboa ao Entroncamento é francamente a do ponto cardenal Leste, seguindo-se na orientação Norte desde Entroncamento a Campanhã. Vantagens de ordem ferroviária provocaram a alteração, visto a via férrea de Lisboa a Campanhã ser a mais importante do País pelo seu tráfego e pelas regiões que serve.

Passaram a ramais algumas linhas da zona Sul, devido à sua pouca importância.

Todas as linhas existentes e as que de futuro se construirão fazem parte da concessão única, salvo a excepção da segunda parte da alínea 3 do n.º 1 da base III, que é a da linha de Cascais, desde que se considerem complementares do sistema actualmente em exploração. É deveras importante esta disposição, para de futuro não poderem surgir outras empresas ferroviárias, excepto se as linhas a construir não forem complementares das actuais, porque, nesse caso, já podiam constituir-se novas empresas. Embora a alínea b da base I assim se deva interpretar, não é natural construir-se qualquer linha nova que não seja complementar das existentes, pelo que a ressalva legal não se aplicará.

A base II tem de se interpretar juntamente com a XIX e XX, dizendo respeito ao prazo da concessão, resgate das linhas, e direito do Estado em assumir a sua posse numa determinada circunstância.

Quando se iniciaram os caminhos de ferro, o sistema empregado era o das concessões se efectuarem por 99 anos, entendendo-se actualmente que esse período de tempo é demasiadamente longo, pelo que a concessão agora determinada é por cinquenta anos, começando em 1 de Janeiro de 1951 e terminando em 31 de Dezembro de 2000. Decorridos vinte e cinco anos, ou seja desde 1 de Janeiro de 1976, pode o Estado resgatar a concessão; pagando todas as acções e obrigações, sendo o capital accionista acrescido nos termos da base XIX. Suponho que esta disposição nunca se aplicará, mas foi prudente estabelecê-la, outro tanto se pode afirmar da base XX para o caso da Companhia interromper total ou parcialmente a exploração dos serviços, desde que não seja devido a autorização governativa, força maior ou impossibilidade financeira, tomado então o Governo conta dos serviços e intimando a Companhia a recomeçá-los. No caso da Companhia se recusar, o Estado substituirá a empresa sem indemnização alguma, e entrará na posse das linhas.

A possibilidade prevista por esta base não se deverá dar, que é a de um dia a Companhia en-

Excursão de ferroviários portugueses a Espanha



Os excursionistas ferroviários na estação do Rossio, momentos antes da sua partida para Madrid

No dia 16 de Junho, seguiram para Madrid 44 ferroviários portugueses, em excursão organizada pelo «Boletim da C. P.». Acompanhou-os o sr. Murta, digno inspector daquela Companhia.

Entre as pessoas que foram despedir-se dos excursionistas viam-se o sr. Engenheiro Espregueira Mendes, ilustre Director Geral da C. P. e o nosso Director sr. Carlos d'Ornellas.

Com o fim de juntar-se aos excursionistas partiu também para Madrid, no «Lusitânia-Expresso», o distinto escritor sr. António Montês, chefe do Serviço de Turismo e Publicidade e editor do referido «Boletim».

Depois de visitarem Madrid, onde apresentaram cumprimentos ao Director Geral da Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis, dr. José Maria Rivero de Aguilar, os excursionistas seguiram para Escorial, Valência, Barcelona,Montserrat e as Ilhas Baleares.

A excursão teve a duração de 15 dias e os seus componentes devem regressar hoje a Lisboa.

trar em luta com o Estado para conseguir qualquer fim menos lícito, interrompendo a circulação dos comboios com prejuízo grave do interesse nacional, competindo nesse caso ao Governo assumir as funções da empresa.

(¹) Manuel Busquets de Aguilar, *Gazeta dos Caminhos de Ferro* n.º 1374 de 16 de Março de 1945, pág. 129.

(²) Senhor Prof. Doutor Marcelo Caetano, *Manual de Direito Administrativo*, 2.ª edição Coimbra 1947, pág. 103.

(³) Maurice Hauriou, *Précis de Droit Administratif*, 10.ª edição. Paris 1921, pág. 25.

(⁴) Manuel Busquets de Aguilar, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1475 de 1 de Junho de 1949, pág. 390.

(⁵) Oliveira Martins, *Política e Economia Nacional*, Porto 1885, pág. XVII.

(⁶) Mendonça e Costa, *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*, n.º 4 de 1 de Maio de 1888, pág. 50 e 51.

(⁷) José Fernando de Sousa, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 769 de 1 de Janeiro de 1920, pág. 204, e n.º 776 de 16 de Abril de 1920, pág. 113 a 116.

(⁸) Apesar de se conservar por enquanto a Sociedade Estoril, a única concessionária de todas as linhas é a Companhia Portuguesa.

(⁹) Senhor Dr. Alberto Xavier, *Os Caracteres Jurídicos dos Serviços Públicos Concedidos e as Diversas Fases do Regime de Concessão de Caminhos de Ferro à C. P.*, Lisboa 1948.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Julho de 1901)

Linhas Portuguezas

Famalicão a Guimarães — Ao contrário do que se deprehende das notícias publicadas pelos jornais, com respeito á resolução do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado sobre os pedidos da companhia do caminho de ferro da Povoa para varios prolongamentos e ramaes da sua linha, sendo um d'estes o de Famalicão a Guimarães, aquelle conselho limitou-se a dar parecer favorável á concessão do ramal de Laundos, pela praia d'Aputia a Fão, ramal de grande importancia para aquella companhia e para as povoações que elle vae servir.

Os pedidos recusados foram portanto tres: o da linha de Famalicão a Guimarães, que prejudicava consideravelmente não só a linha de Guimarães como a do Minho; o de Famalicão a Louzado que não prejudicando a linha de Guimarães tirava á do Minho todo o tráfego entre Guima-

(Continua na pág. 168)



PORTO — Estação de S. Bento (átrio, com panneaux em azulejo, de Jorge Colaço)

Pousadas e Automotoras

Por GUERRA MAIO

OS meus últimos artigos sobre o saudoso «Porto-Medina» valeu-me mais algumas cartas cujo conteúdo muito me desvaneceu, mas a que, infelizmente, não posso dar seguimento, não só por o restabelecimento desse magnífico comboio não depender do bico da minha pena, mas por que não posso advogar uma causa, que julgo de antemão destinada a um insucesso, pois não é lógicamente possível estabelecer um comboio rápido e como conviria que fosse, diário, sem se lhe assegurar um mínimo compensador de passageiros.

Vamos por partes. A linha do Douro tem um tráfego considerável de passageiros entre o Porto e a Régua, e vamos lá, até ao Tua. Aquela gente parece que não tem outra coisa que fazer se não viajar, e muitos vão ao Porto cuido que com o fim único de comprar um peixe de bacalhau, dar dois dedos de cavaco a um amigo ou tomar um café. Isto deve-se, sem dúvida, aos numerosos comboios ali existentes e que a importância do tráfego permite. Para lá da Régua e sobre tudo do Tua, as coisas passam-se de outra maneira. A população ribeirinha é muito fraca e as terras populosas e de relativa importância estão longe do caminho de ferro, e servidas por estradas tortuosas, e até há pouco, as mais delas só tinham acesso por mulas, de

passo seguro, é certo, e em córregos estreitos e perigosos.

O «Porto-Medina» e mais tarde o «Porto-Madrid» faliram por não terem no Pinhão, Tua, Pocinho e Barca de Alva carreiras de diligências ou de auto-carros que levassem os passageiros às suas terras, cómoda e económica mente. O dia em que se estabelecesse um comboio rápido na linha do Douro, com carreira de caminhetas a servi-lo, no Tua, para Alijó e por S. Mamede de Tua e para Carrazeda; na Ferradosa para S. João da Pesqueira e Ervedosa; no Pocinho para Foscôa, Meda e Trancoso; em Almendra para esta vila, Freixeda do Torrão e além; na Barca de Alva, para Escalhão, Figueira de Castelo Rodrigo e Almeida, assim como para Freixo de Espada-à-Cinta (quando a ponte sobre o Douro estiver feita), além das ligações ferroviárias para Bragança, Duas Igrejas-Miranda e Salamanca, o sucesso seria completo.

O meu amigo João de Figueiredo, entre outras coisas que me diz na sua amável carta, apela, em último caso, para uma automotora rápida entre o Porto e a Barca de Alva, ou pelo menos entre o Tua e aquela estação fronteiriça com ligação no Tua com os comboios do Porto. Ao mesmo tempo, respondendo aos ásperos reparos que lhe fiz, da noite desagradável que passei numa hospedaria da

sua terra, lamenta o facto e pede-me que advogue também a construção, ali, de uma pousada, que noutras vilas se têm pedido, sem resultado.

Não se esqueceu João de Figueiredo de dizer-me que lá fora e no Alentejo as automotoras têm resolvido convenientemente o assunto, pela rapidez e pela comodidade. Ignoro se assim é no Alentejo, mas é natural que assim seja, pois tal meio de transporte está de todo indicado nas pequenas distâncias e sobre tudo em regiões pouco populosas, onde o caminho de ferro é obrigado a fazer comboios, na maior parte sem possível compensação; mas as automotoras rápidas lá fora — lá fora, como dizia Eça de Queiroz, é a França — faliram, pois são muito incómodas para o público e de pouca duração para o caminho de ferro, as quais não vão, em regra, além da dum automóvel, enquanto que as carruagens duram uma eternidade.

Se não veja-se, as três belas carruagens ABy da Beira Alta, mandadas fazer em 1911, têm 40 anos e estão ainda, após aturado serviço, capazes



Rio Guadiana entre Vila Real do Santo António e Ayamonte

de durarem outro tanto. As velhas carruagens de dois eixos do Minho e Douro, construídas na Bélgica, no começo deste século, aí andam também e estão ainda para lavar e para durar.

Ora em França as automotoras que resistem e que dão resultado são as empregadas em linhas de fraco movimento ou servindo de colector ou de distribuidor dos comboios expressos. As rápidas se não passarem já inteiramente à história, estão a desaparecer, substituídas por comboios expressos.

Já encontrei um passageiro tão interessado pelas automotoras rápidas, que advogou diante de mim e do Engº Almeida Henriques, então chefe do movimento da Beira Alta, a substituição dos rápidos do Porto, por automotoras, assim uma coisa parecida com os bilhetes da lotaria da Santa Casa, divididos em cautelas, de forma a haver uma de duas ou de três em três horas, entre Lisboa e Porto, com largo benefício para o público!...

Pena é que os caminhos de ferro franceses se

não tenham lembrado disso, optando pelos *vigésimos da lotaria*, perdão, pelas automotoras rápidas, a fim de se ir de Paris ao Havre, a Lille ou a Nancy, com a mesma frequência com que se vai a Versailles, terras aquelas para onde tem excelentes e rapidíssimos comboios.

Também o percurso Tua-Barca de Alva, com automotoras, me não parece viável; havia que estabelecer ali um parque destes veículos que o movimento não justificava. Ora o comboio do Porto chegando ao Tua, com a máquina aquecida e sem mudar de pessoal iria num pulo à fronteira e o seu custo seria inferior ao das automotoras. Há um serviço desses na linha de Sueste e com vantagem, pois uma só automotora faz quatro viagens em cada sentido. Todavia se um dos comboios, da linha do Sul, tivesse o seu terminus em Beja, conviria prolongá-lo a Moura, suprimindo-se uma automotora e evitando ter que se fazer comboios supplementares de mercadorias.

Um exemplo frisante do que acima expus tive-o há pouco no rápido do Algarve, o qual não está servido por carreiras de caminhetas de penetração em Saboia, Messines, Albufeira, Loulé, Vila Real, Silves, Lagos, etc.. Até me aconteceu um caso curioso. Era minha intenção descer em Santa Clara-Saboia e seguir na caminheta para Monchique, onde tomaria um taxi para subir à Foia e deslumbrar os olhos diante da paisagem maravilhosa. Um passageiro, com o mesmo destino, disse-me que não havia em Saboia caminheta para Monchique e que ele de bom grado me levaria no seu carro mas não tinha lugar, porém, em chegando a Monchique, me mandaria um taxi. Agraciado, mas segui para Vila Real. Sabem quanto custa um automóvel de aluguer de Saboia a Monchique, 30 quilómetros? Cento e vinte escudos. O preço do bilhete de 3.ª classe de Lisboa a Saboia é apenas de 66\$50. Assim não há turismo possível, nem passageiros que alimentem comboios rápidos.

Ora as estações de Saboia, Messines, Albufeira, Loulé, Vila Real e outras são servidas por carreiras de caminhetas mas apenas aos comboios da noite por que os correios lhe pagam o transporte das malas postais. Nestas condições indicado estava que os comboios rápidos, a exemplo da França, tivessem uma ambulância postal; o público teria o transporte assegurado à chegada e à partida e receberia mais depressa o correio e os jornais vindos por assinatura e o caminho de ferro seria largamente compensado pelo reboque do peso morto do vagão postal, o que se poderia fazer não só nos rápidos do Algarve, mas nos que, mais tarde, se estabelecessem na linha do Douro, da Beira Baixa, do Minho e noutras.

Penso que era de tentar a volta do rápido do Algarve à linha do Sado, que teria largo aproveitamento, se lhe dessem ligação por caminhetas

de Alcácer do Sal, para o Torrão e Ferreira do Alentejo, em Loulé para a cidade deste nome que tem mais de 20.000 habitantes; assim como para S. Braz de Alportel; de Vila Real, para Castro Marim e além de Lagos, para Sagres e Algezur; de S. Tiago do Cacém para o Cercal e Vila Nova de Mil Fontes, etc., além da vantagem de se ligar rapidamente Setúbal, cidade de 50.000 habitantes, com o litoral algarvio, assim como do troço da linha do Sul, Beja-Funcheira, com o vale do Sado, tanto mais que de Aljustrel a distância é rigorosamente igual, via Beja ou via Funcheira.

O problema agora é extremamente fácil, visto haver uma única direcção geral, de transportes por estrada e ferroviários.

Na linha Barreiro-Beja a situação é a mesma. Os comboios rápidos, e mesmo os outros, não estão ligados com Mértola, para onde há três carreiras de caminhetas diárias, mas que partem de Beja — e do sul da cidade, por tanto longe da estação — antes dos comboios chegarem e chegam a Beja, após a partida destes. De Cuba em relação à Vidigueira e a Portel a situação é a mesma.

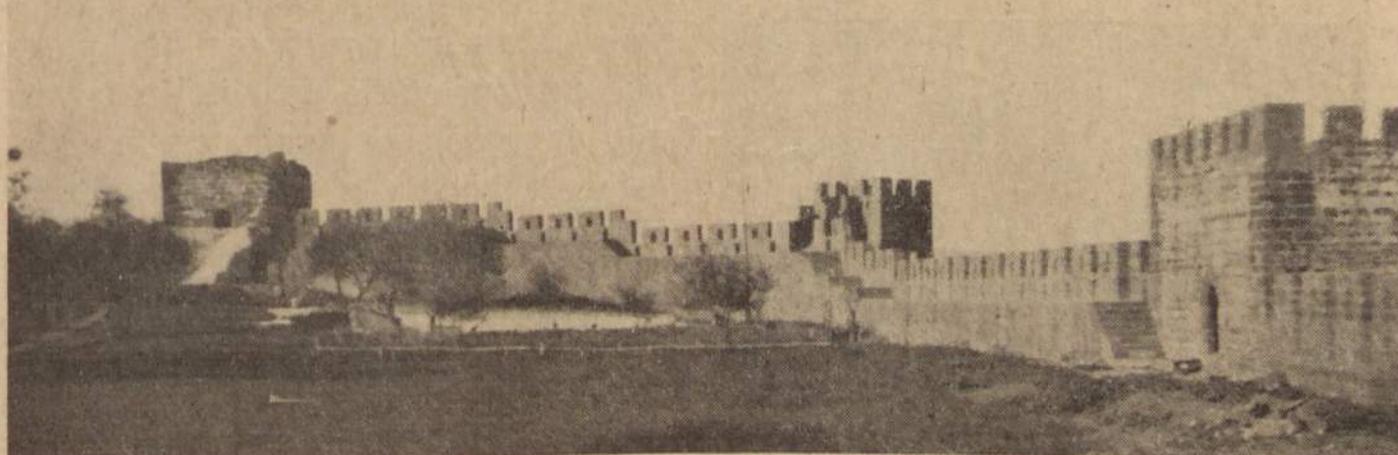
Fui há dias na nova automotora do Barreiro a Sines e não dei por que ela desse grandes solavancos nas várias curvas da linha, como em tempos se disse; por tanto um combóio rápido sem uma marcha excessiva e com carruagens de *bogies* deve fazer a viagem por ali sem dificuldade. Demais havia uma economia de 53 quilómetros, ou sejam menos de 25 % em relação à curva por Beja. Do Entroncamento à Guarda, pela Beira Baixa em relação à via Beira Alta, são a menos uns escassos 15 %, por isso não há termo de comparação.

Um comboio rápido pela linha do Sado não impedia que continuasse o actual Barreiro-Beja, com uma extensão em ómnibus até à Funcheira, para se ligar o Alentejo ao Algarve e ao qual não faltariam passageiros se lhe dessem o acesso das caminhetas da região.

Suponho ter dado todas as explicações ao meu velho amigo João de Figueiredo e acalmado os seus ímpetos auto-motoristas. Falemos agora das Pousadas. Não me parece viável e prático estender a cidades e vilas a sua construção. São caras de mais para darem uma exploração remuneradora. É certo que todas elas são um encanto e impressionam grandemente os automobilistas e a tal ponto que o meu amigo sr. Barcey, funcionário superior da casa Michelin, quando ultimamente esteve em Portugal achou-as tão graciosas, que as mandou pôr no mapa que a mesma empresa acaba de editar sobre o nosso País.

O que as vilas e pequenas cidades precisam, em Portugal, são de hotéis modernos mas dum grande simplicidade. Uma espécie de caixotão; um telhado e quatro paredes, com janelas no primeiro andar a darem ar e luz a 10 ou 12 quartos, quando muito 15, uma casa de banho e água corrente, o que hoje não é difícil. No rez-do-chão, a casa de jantar, de fácil acesso aos automobilistas, uma casa de estar e é tudo. Custo? Muito menos que um cinema ou uma garagem provinciana, que não faltam por esse país fora e de remuneração ao capital empregado, mais efectiva.

Com trinta ou 40 hotéis como acabo de indicar e um Grande Hotel em Lisboa, com 500 quartos e com as pousadas e os hotéis existentes, Portugal seria um país de turismo. De outra maneira, nem pensar nisso.



SILVES — As muralhas do Castelo

CRÓNICAS DE VIAGEM

DE LISBOA A ROMA

XI

Por CARLOS D'ORNELLAS

Atarde, regressámos a Nápoles para assistirmos a uma recepção do presidente do Município local, que no Palácio Real ofereceu um chá aos congressistas.

As 21 horas realizou-se no *Jardim degli Arandi* o jantar oficial, oferecido pela Direcção dos Caminhos de Ferro, o qual decorreu com bastante animação da parte dos Congressistas, pois a orquestra que «abrilhantou» o banquete ofereceu-nos uma coleção de ripopós americanos, primando pela ausência de música italiana, que tanto agrado nos causava. No final seguiu-se a exibição de alguns ranchos folclóricos e vários artistas de canto popular que animaram a assistência.

No dia seguinte — 1 de Outubro — partimos para Capri no *Abbazia*, que atracou em Nápoles, no porto de *Boverello*, largando às 8,30 com perto de trezentos convidados. A travessia do Golfo de Nápoles fez-se em duas horas. Viagem animada e troca de impressões sobre a passada noite. Algumas senhoras da sociedade portuguesa distraem o grupo português com chistosas anedotas. Um caso que não nos esqueceu, tinha sido passado em França, quando da última greve dos ferroviários. Determinada família instalara-se num hotel, cujos lençóis da cama eram

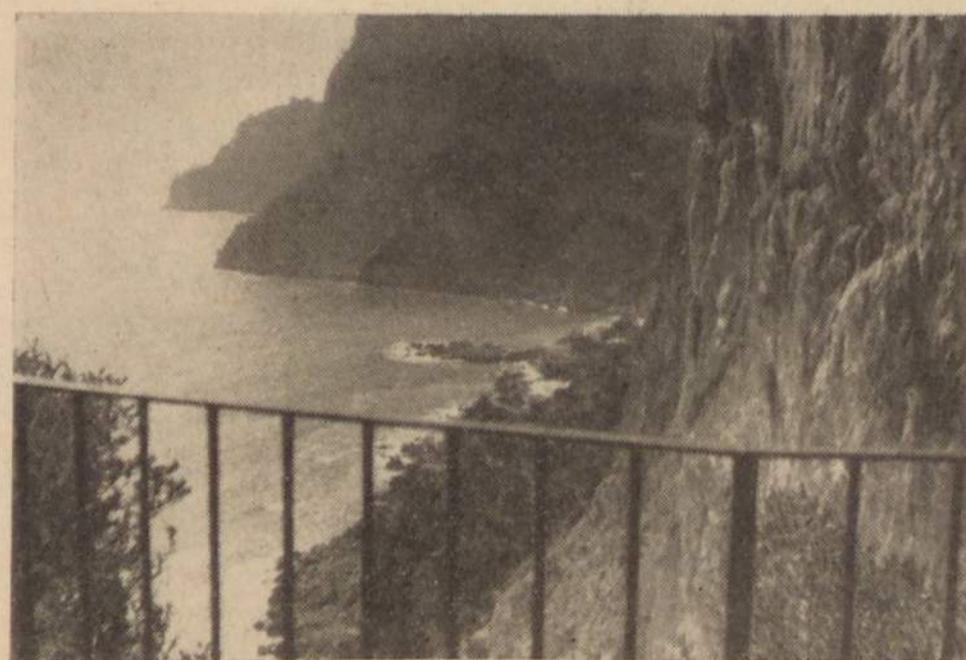


CAPRI — Os três rochedos conhecidos por os «Faraglioni»

quase pretos e o travesseiro respectivo parecia ter sido picado com alfinetes, tal a abundância de insetos que por ela passara. Não abundavam os quartos e houve que sacrificar-se uma das pessoas, que não teve outro remédio senão ocupar a instalação que lhe destinaram. Arrepiada de frio por falta de cobertores ou de uma boa peça de vestuário, que ajudasse a aquecer o corpo — isto passou-se em Novembro — a referida pessoa permaneceu sentada numa cadeira, sem coragem para fazer qualquer reclamação porque o proprietário do hotel não fazia outra coisa senão apregoar aos quatro ventos que possuía um bom estabelecimento e que até o Príncipe de Galles já lá se havia instalado

A graça das senhoras contribuiu para o encanto da travessia. Ao contrário dos cavalheiros, que, por já estarem habituados a viajar por caminho de ferro, nada querem com o mar, que é menos seguro e mais enjoativo, as senhoras mostraram-se bem dispostas e animosas. O diploma de boa disposição, cabe, pois, ao grupo das senhoras.

Entrámos na baía grande e o desembarque em Capri faz-se com facilidade. Um elevador conduz os Congressistas ao cimo da vila; outros preferem a

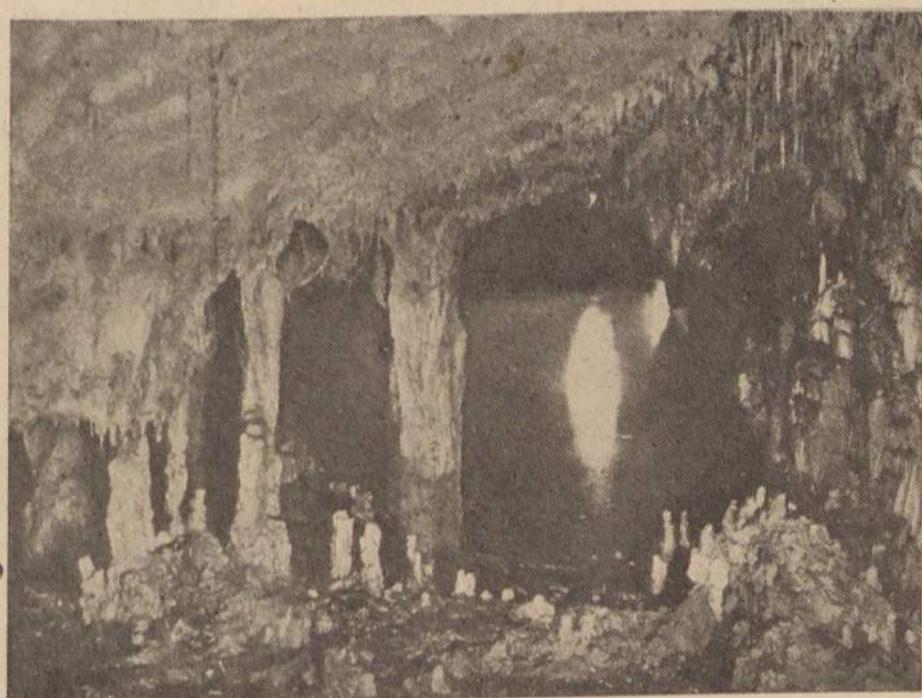


Os rochedos de Capri

volta de automóvel, pela estrada de S. Francisco, que atinge três quilómetros. Ao cimo desta ilha ruas estreitas, bons hotéis, admiráveis passeios em redor e pontos de vista surpreendentes como os da nossa Ilha da Madeira, que oferece mais beleza e um encanto especial. Isto não impede, todavia, que a Itália considere Capri a «Ilha mais linda do Mundo».

Capri, que tem oito mil habitantes, possui duas povoações, uma com o próprio nome e outra chamada Anacapri. Nesta ilha, Tibério, segundo imperador romano, filho de Lívia e filho adoptivo de Augusto, passou os últimos dias da sua vida, depois de ter praticado as maiores crueldades.

Pode dizer-se que o dia em Capri foi passado com a observação de belas paisagens, tendo os Congressistas retirado à tardinha no mesmo barco que os conduziu. Não desejamos a repetição desta viagem de regresso, que demorou quase o dobro do tempo, em que o mar, enfurecido, aborreceu os passageiros depois de um dia calmo e adorável. Faz-se noite e o



AMALFI — Grutas de Tritone

Abbazia parece uma casca de nós a bailar no Golfo de Nápoles — esse golfo que banha Amalfi, Sorrento, Pompeia, Possilipo, Miseno e Ischia. Um grupo de italianos habituado já ao bailado macabro do barco, quando o mar está embravecido, entoa canções napolitanas que a assistência não está encorajada para aplaudir, apesar da boa afinação e sua beleza.

Finalmente chegamos a Nápoles, tomando um comboio especial, onde nos foi fornecida uma excelente refeição volante. E, às 21,15, saímos para Roma, chegando depois de magnífica viagem, sendo os Congressistas transportados aos seus hotéis nos habituais auto-carros.

No dia seguinte — 2 de Outubro — tarde nos foi anunciada uma *soirée* de gala no Teatro de Ópera, em Roma, com a representação da ópera «Aida», de Verdi, não sendo possível assistir. Nesta noite foi anunciada a visita a Sua Santidade, que no dia seguinte, em audiência especial, nos recebia em Castelgandolfo.



CAPRI — A famosa gruta azul, esplêndida como a abóbada dum templo

Começam os preparativos para a retirada, pois o Wagons Lits já gentilmente nos havia oferecido camas para Paris ou para o sítio que indicassemos. Os nossos afazeres não nos permitem ir até à capital da França, e assim faremos a retirada por Viti-milia.

O maior acontecimento desta viagem consistiu na audiência privada que Sua Santidade o Papa Pio XII concedeu aos Congressistas, no dia 3 de Outubro de 1950, no Castelgandolfo. Assim às 4 e meia desse dia, uma enorme caravana de autocarros partiu da praça Esedra a caminho da residência de verão do Pontífice. Uma vez chegados os Congressistas, foram estes introduzidos na sala de audiências pelo príncipe D. Enzo de Napoli Rampaolla. O Santo Padre foi acolhido, à sua entrada, com uma vibrante manifestação. É um momento impressionante este que se nos depara e é inesquecível a cerimónia solene em que S. S. saúda a selecta assistência, que ouviu, religiosamente, num francês bem compreensível, uma homenagem aos presentes — muitos dos quais são dirigentes políticos dos seus países.

(Continua)



Um grupo de congressistas a bordo do Abbazia

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Um fazendeiro de 86 anos, de Breuner, lançou-se em paraquedas dum avião a 4.000 metros de altura «unicamente para convencer os filhos de que podia fazê-lo.»

(Do *Tiroler Nachrichten* — Viena)

Em resultado da nova organização administrativa que reduziu alguns principados independentes da Índia a simples províncias, alguns príncipes estão vendendo apressadamente os seus elefantes.

(Do diário *Bombay Chronicle* — Bombaim)

Uma mulher de Flórida, que se encontrava em estado comatoso há 238 dias, faleceu sem recuperar os sentidos. Fôra atropelada por uma motocicleta.

(*El Telegrama* — Geraladjára)

Um pequeno industrial de Des Moines, que emprega 30 operários no fabrico de pequenos artigos de cortiça, farto de aturar os constantes pedidos de aumento de salário chamou-os e disse:

— Dou-lhes a fábrica, material e tudo o mais, excepto o edifício. Dirijam o negócio como entenderem.

Três dias depois a fábrica fechou. Cada um dos 30 operários queria ser o dirigente.

(Da revista *Ensemble* — Montreal)

O milionário de Los Angeles, Tom Lee, de 43 anos, solteiro, legou a fortuna avaliada em 9 milhões a um tio rico que conta 80 anos de idade.

(De *El Diário de Buenos Ayres*)

Um fabricante de aparelhos de televisão na Inglaterra pôs à venda aparelhos «de televisão a cores naturais».

(*Information Scientifique* — Paris)

Em Palência o padre Rovera disse aos seus paroquianos que o tema do sermão no dia seguinte seria: «Se eu tivesse mais um sermão a pregar, diria...» No dia seguinte, encontraram-no morto vitimado por um ataque cardíaco.

(Do Diário *La Voz* — Madrid)

A entrada de emigrantes nos Est. Unidos está sujeita a muitas restrições, e uma delas é não se aceitar como imigrante quem pesar mais de cem quilos.

(De *Collery Guardian* — Londres)

Estão sendo fabricadas tintas fluorescentes que, quando aplicados no teto iluminam uma sala sem que seja preciso utilizar lâmpadas.

(*Central European Observer* — Praga)

Mais de 200.000 crianças austríacas foram seguradas contra os efeitos da paralisia infantil. O sistema foi introduzido em todas as escolas do país.

(Do semanário *Morze* — Varsóvia)

A edição dominical do «Times» de N. Iorque consome 650 toneladas de papel, dez toneladas de tinta, ocupa 90 linotipes e é impressa em 26 grandes rotativas. Trabalham nela 300 tipógrafos, 350 redactores, 200 correspondentes e mais de 100 colaboradores eventuais.

(Da revista *Tour de Feu* — Jarnac)

Marta Cubert que há meses, na sala de espera de um hotel em Oslo, ao notar que uma senhora de idade parecia incomodada, lhe foi buscar um copo de água, sentando-se a conversar com ela, acaba de ser notificada que essa senhora lhe legara dez mil dólares.

(De *Magazinet* — Copenhague)

Três peritos do cancro revelaram que a leukemia, que rouba a vitalidade ao sangue está a ser curada com hormonas.

(*Catholic Digest*)

Em Calcutá foi preso um homem que perfurava os pneus dos carros estacionados. Declarou na polícia que fazia furos nos pneus porque gostava do som produzido pelo ar ao sair deles.

(*Paha velih Harajah* — Delhi)

Há homens que não sabem o que hão de fazer às sogras quando são casados com a filha única dum casal e o sogro morreu sem deixar rendimentos. Encontrando-se nesta situação, o «mayor» de Miami resolveu o problema nomeando a sogra sua secretária.

(*Germanial* — Octava (Argentina))

Hotel Americano

- * Muito confortável e o mais central da capital.
- * Magnífico serviço com pessoal competente.
- * Apartamentos, água corrente e aquecimento central em todos os quartos.

PREÇOS MUITO MODERADOS

Rua 1.º de Dezembro, 73 — LISBOA

Telefone 20975 — Telegramas AMERIOTEL

Federação Internacional

da Imprensa Técnica e Periódica

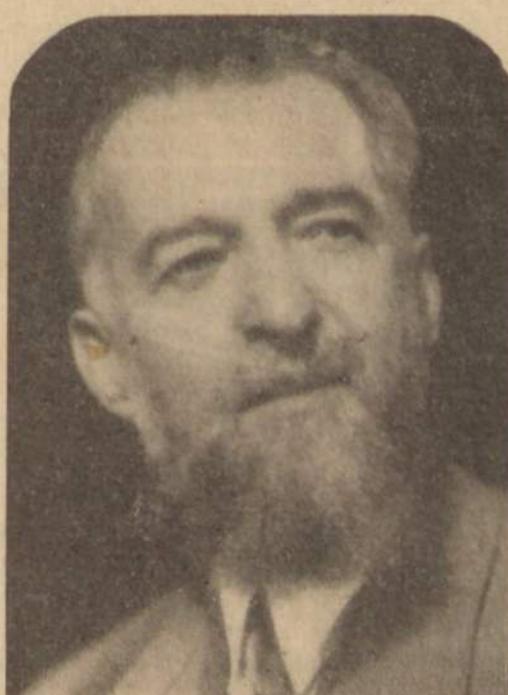
Regressou a Paris M. Marius Berthet,
Secretário geral deste Organismo

Como representante da Federação Internacional da Imprensa Técnica e Periódica, com sede em Paris, veio a Lisboa, com o fim de assistir aos trabalhos do Congresso da Câmara de Comércio Internacional, que se realizou na nossa capital de 11 a 16 de Junho, o ilustre jornalista e nossa prezado amigo M. Marius Berthet.

Na qualidade de Secretário geral da referida Federação, M. Marius Berthet tomou contacto, durante a sua breve estadia em Lisboa, com diversas personalidades, a fim de criar aqui uma secção portuguesa do organismo de que faz parte.

A ideia encontrou em toda a parte o melhor acolhimento, e M. Marius Berthet, que foi recebido, no S. N. I., expôs aos srs. Drs. José Manuel da Costa e Tavares de Almeida a finalidade da Federação Internacional da Imprensa Técnica e a vantagem da sua representação na capital portuguesa.

M. Marius Berthet, no seu Relatório, com data de 18 de Junho, apresentado aos Membros da Comissão Executiva da Federação Internacional da Imprensa Técnica, quis ter a gentileza de indicar o nosso director, sr. Carlos d'Ornellas, para organizar a Secção Portuguesa desse organismo, fundado, em 1925, em Paris, por Hippolyte Mounier.



M. Marius Berthet

Linhas Portuguesas

O sr. Sá Nogueira, presidente da Câmara Municipal do Crato, em representação do sr. governador civil de Portalegre, inaugurou o novo apeadeiro de caminho de ferro junto à povoação de Vale do Peso. Trata-se de um melhoramento que muito vem beneficiar a população daquela localidade.

Viagens e Transportes

Portugal vai receber quatro locomotivas construídas na América do Norte

Segundo informações provenientes de Washington, foi autorizada, superiormente, a conclusão de 160 locomotivas, para trabalhos de minas, em construção nos Estados Unidos e destinadas a vinte e cinco países espalhados pelo Mundo.

Segundo a legislação deste país, aquele organismo tem o direito de determinar quais os materiais em escassez que podem ser utilizados pelo fabricante.

A Autoridade Nacional de Produção revelou que a distribuição, pelos países beneficiários, inclui três locomotivas para a União Sul-Africana; uma para a Itália; duas para a Iugoslávia; duas para Espanha; quatro para Portugal; e uma para a Suíça.

Como as licenças de exportação foram já passadas pelo secretário do Comércio, logo que as locomotivas estejam acabadas seguirão para os países a que se destinam.

A decisão favorável da Autoridade Nacional de Produção assentou na base de que as locomotivas são necessárias a países amigos para fins directa ou indirectamente relacionados com a defesa mútua.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

A Companhia do Caminho de Ferro de Benguela vai construir 250 moradias destinadas a residência do seu pessoal na cidade de Nova Lisboa.

Esta decisão não só contribui para o embelezamento urbano da bela capital planáltica mas vem ajudar a resolver o problema de habitação que domina actualmente toda a província de Angola.

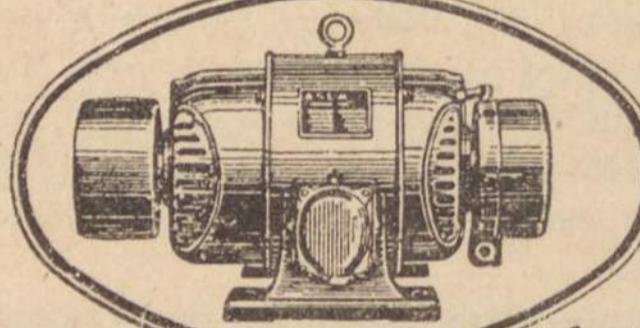
A Companhia, a quem se devem várias iniciativas, vai também construir, no Jardim da Baixa, naquela cidade, uma nova Estação, edifício que terá a grandiosidade requerida pela importância de Nova Lisboa.

* * *

Acabam de chegar ao Lobito mais seis novas e potentes locomotivas, adquiridas na Inglaterra pela Companhia do Caminho de Ferro de Benguela.

"ASEA"

A MARCA INDISCUTÍVEL



MOTORES ELÉCTRICOS
Com rolamento de esferas S.K.F. com lubrificação para um ano
CONSTRUÇÃO SUÉCA - O MELHOR MATERIAL
A MAIS PERFEITA EXECUÇÃO - GARANTIA ABSOLUTA
DÍNAMOS - ALTERNADORES - TRANSFORMADORES
MOTORES ELÉCTRICOS especiais para a indústria têxtil e para todas as aplicações.
MÁQUINAS E INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS DE TODO O GÉNERO
A SUPERIORIDADE incontestável da marca "ASEA" conquistou fama mundial.
GRANDE DEPÓSITO DE MOTORES "ASEA" E DÍNAMOS PARA ENTREGA IMEDIATA

JAYME DA COSTA, L. da
14. R. dos CORREIROS, 26 - LISBOA || PORTO - 12. P. DA BATALHA, 12^a

FÁBRICA PROGRESSO

Premiada com Medalha de Prata e Diploma d'Honra na Grande Exposição Industrial Portuguesa em Lisboa 1932 — Premiada com Medalha de Ouro na 1.ª Exposição Colonial Portuguesa no Porto 1934 :—

Manoel Francisco da Silva & C.ª, L. da

TELE { gramas FÁBRICA PROGRESSO
fone 27 - Espinho

ESPINHO

Esmaltagem — Alumínio — Fundição — Serralharia

Há 50 anos

(Continuação da página 160)

rães e o Porto, e a de Leça a Mindello que era a conjugação dos anteriores com o fim de estabelecer testa de linha em Leça para todo o tráfego do norte.

A resolução do conselho será muito bem recebida no Porto onde aquelles pedidos de concessão de linhas tem grande oposição

Tentativa de assassinato — Acabamos de ver nos jornais que o nosso estimado amigo sr. Cardoso, chefe da exploração da Companhia Nacional, foi vítima, em Vizeu, de uma infame tentativa de homicídio sendo por uns ladrões aggredido barbaramente recebendo uma forte paulada na cabeça e uma facada, sendo atado a um poste enquanto os malfeitos roubaram todo o dinheiro em cofre, servindo-se das chaves que tiraram do bolso do aggredido.

Sentimos profundamente o facto e fazemos votos porque aquelle digno funcionário, cujo estado é grave, se restabeleça.

CEL

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

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L. da

AGENTES EXCLUSIVOS:

SODIL

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L. da

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

CEL

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

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

No prazo de um ano deve ser apresentado o plano de transformação e reapetrechamento da rede geral

*A*o abrigo da lei n.º 2008, a que, por diversas vezes, temos feito referência, e que ficou conhecida por Lei de Coordenação dos Transportes Terrestres, a Secretaria da Presidência do Conselho enviou para o «Diário do Governo» cinco diplomas, de entre os quais o mais importante, que vem precedido de longo relatório justificativo, habilita o ministro das Comunicações a celebrar com a C. P. o contrato de concessão única, pois esta empresa, estando na posse de todas as concessões e das linhas do Estado, encontra-se na situação exigida pela referida lei.

Os restantes quatro diplomas, também de interesse fundamental para a política dos transportes terrestres, determinam a criação da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres, que substitui as Direcções-Gerais dos Serviços de Viação e do Caminho de Ferro; a criação do Fundo Especial dos Transportes Terrestres, que substitui os Fundos Especiais de Caminhos de Ferro e de Camionagem, a redução do imposto ferroviário nas linhas não electrificadas; a remodelação do imposto de camionagem; a actualização do imposto de compensação, em relação ao actual custo da gasolina e a concessão à C. P., pelo Fundo do Fomento Nacional, do empréstimo de 320.000 contos, que tem por fim atingir o saneamento financeiro daquela Companhia.

Passamos seguidamente a transcrever o preâmbulo do diploma que habilita o governo a contratar com a C. P. a substituição dos actuais concessões do caminho de ferro por uma concessão única:

«O grande valor que os caminhos de ferro têm para a economia nacional impõe que o Estado vele por que a sua exploração corresponda cada vez melhor às necessidades públicas. Por seu lado, os transportes automóveis, pelos interesses que prosseguem, pelas inúmeras exigências que satisfazem e ainda por constituírem um importante meio de fomento, são também credores da maior atenção. É, todavia, indispensável evitar que o desenvolvimento de uns se faça em prejuízo dos outros, estabelecendo o equilíbrio dos interesses em jogo, que deve ser regulado de harmonia com o interesse nacional.

A concorrência, quando levada a cabo dentro de limites razoáveis, é um instrumento de progresso. Importa, no entanto, que não exceda tais limites, para além dos quais deixa de ser construtiva para se transformar em factor de desperdício.

Os caminhos de ferro e os transportes automóveis possuem características e vantagens próprias. Os caminhos de ferro asseguram, como nenhum outro meio, o transporte de grandes massas de passageiros e mercadorias e respondem a certas exigências da defesa e da economia da Nação. O automóvel tem grande maleabilidade, maior aproximação dos lugares próprios e penetra facilmente nos centros populacionais.

De tais características e vantagens cumpre tirar o máximo proveito. Para tanto, é necessário que um se estenda aonde o outro não puder chegar, que entre si se concertem e completem, que estabeleçam em conjunto a rede de comunicações terrestres de que a economia nacional carece. É ne-

cessário, em suma, coordenar as suas actividades.

Por sua vez, dentro de cada um dos dois sistemas de transporte, é preciso coordenar e fortalecer as entidades em campo, não só para facilitar ligações e acordos entre ambos, mas também como meio de resolver dificuldades que afectam internamente os dois sectores.

Não podem imputar-se únicamente aos transportes automóveis as dificuldades com que se debatem os caminhos de ferro. Tais dificuldades — que consistem principalmente na impossibilidade de conseguir um aumento de receita correspondente ao aumento de despesas com o pessoal e ao encarecimento dos materiais e combustíveis — são também devidas a causas inerentes ao próprio transporte ferroviário.

Além da coordenação com o transporte automóvel, importa, pois, fortalecer as empresas ferroviárias, concentrando numa única todas as existentes, o que permitirá reduzir os serviços que em cada uma se repetem, uma utilização mais rendosa do material circulantes e uma melhor ligação entre todas as linhas.

Por outro lado, é imprescindível que os transportes ferroviários se aperfeiçoem de forma a corresponderem técnica e comercialmente às necessidades públicas. Para o efeito, será, porém, necessário mobilizar capitais tão avultados que é de prever que a empresa centralizadora de toda a exploração os não possa conseguir pelos seus próprios meios. Por isso é razoável que o Governo possa auxiliar o empreendimento na medida e pela forma conveniente, facilitando a obtenção desses capitais ou tornando comportável o correspondente encargo.

Foi em consideração destas e de outras razões referidas no respectivo preâmbulo que o Governo em 1945 apresentou à Assembleia Nacional uma proposta de lei de coordenação dos transportes terrestres.

Desta proposta, sobre a qual a Câmara Corporativa emitiu um notável parecer, resultou, após longo debate na Assembleia Nacional, a Lei n.º 2.008, de 7 de Setembro de 1945, já regulamentada pelo Decreto n.º 37.272, de 31 de Dezembro de 1948 (Regulamento de Transportes em Automóveis), na parte relativa aos transportes por estrada.

Por motivos que adiante se referem, só agora é possível dar-lhe cumprimento no que respeita aos caminhos de ferro.

O objectivo fundamental deste diploma, conforme consta do seu artigo 1.º, é habilitar o Ministro das Comunicações a contratar com a C. P. a substituição das actuais concessões de caminho de ferro por uma concessão única que abranja as linhas do Estado. Trata-se de uma solução jurídica que há-de ser acompanhada e seguida de soluções

económico-financeiras e que deve, por isso, ter virtualidades para as permitir.

Foi necessário analisar, a par das questões de carácter jurídico levantadas pela regulamentação da lei, a situação económica e financeira da empresa, pois são do domínio público — o Governo tem delas um completo conhecimento — as enormes dificuldades desta natureza que a C. P. atravessa.

A concessão única, se a solução jurídica não tornasse possíveis ou não fosse acompanhada por medidas de ordem económica e financeira, não modificaria a situação: a C. P. continuaria a experimentar as mesmas dificuldades e em breve sobraria, incapaz de as vencer sem auxílio do Governo.

Muito embora as medidas tomadas constem de outros diplomas publicados nesta data, julga-se conveniente aproveitar este relatório para dar uma visão de conjunto do problema e das soluções adoptadas nos aspectos jurídico, económico e financeiro, a fim de apreender todo o alcance do presente decreto-lei.

I — Regime Jurídico de Concessão

Das bases da Lei n.º 2.008 têm especial relevância nos transportes ferroviários as I e II, que se lhes referem nos seguintes termos:

BASE I — O Governo, para se conseguir a maior eficiência económica dos transportes ferroviários, estabelecerá o plano de substituição de todas as concessões de linhas férreas de via larga e estreita por uma concessão única, que abrangerá as linhas do Estado.

Esta concessão será feita à empresa que resultar da fusão das actuais, por acordo entre elas. O Governo promoverá este acordo e deve, em qualquer caso, tomar as medidas necessárias à satisfação do objectivo previsto na alínea anterior.

Na fusão das empresas e no contrato de concessão única serão sempre levados em conta e assegurados os direitos, expectativas e valores patrimoniais do Estado, quer resultem da sua posição nas empresas, quer das concessões existentes.

BASE II — À nova empresa incumbe realizar, além da exploração de toda a rede, conforme os progressos técnicos e comerciais, a transformação e reapetrechamento dessa rede, conforme plano por ela proposto ou da iniciativa das estâncias oficiais, aprovado em Conselho de Ministros.

Para executar este plano, pode o Governo facilitar à empresa a obtenção dos necessários meios financeiros e atenuar os encargos que, actualmente, oneram o exercício da indústria ferroviária.

A extensão da nova concessão

Referidas, embora muito sucintamente, as razões que levaram à fixação da doutrina nelas con-

sagrada, importa esclarecer a forma como o Governo, ao decretar as bases da concessão única, as aplicou.

A base I da Lei n.º 2.008 estabelece que a concessão deve ser feita à empresa que resultar da fusão das actuais.

A.C.P. é hoje detentora de todas as concessões de linhas férreas e das linhas do Estado: ou porque lhe tenham sido feitas directamente — caso das linhas do Norte e Leste, Sintra-Torres, Torres-Figueira, Vendas Novas, Beira Baixa e Cais do Sodré-Cascais; ou por ter adquirido, com autorização do Governo, os alvarás de concessão e o material motor e circulante a outras empresas — caso da Beira Alta, Vale do Vouga, Companhia Nacional e Norte de Portugal; ou por lhe terem sido arrendadas — caso das linhas do Minho e Douro-Sul e Sueste, da Régua a Chaves, do Pocinho a Miranda e Duas Igrejas, da Régua a Vila Franca das Naves (em construção) e do Vale do Tâmega — e ter feito a rescisão do trespasso da exploração das quatro últimas.

Com estas operações a C.P. tornou-se concessionária ou titular da exploração de todas as linhas em plena exploração e colocou-se, assim, na situação exigida pela base I da Lei n.º 2.008 para ser concessionária única do serviço público de transportes ferroviários.

Há, no entanto, uma excepção: a da linha do Cais do Sodré a Cascais. Esta linha foi concedida pelo Estado á C.P. por alvará de 1.887, mas esta empresa arrendou ou subconcedeu a sua exploração, em 1918, á Sociedade Estoril por um prazo de cinquenta anos.

Reconhece o Governo que a letra, e ainda mais especialmente o espírito da Lei n.º 2.008 impõe a integração da exploração desta linha na da empresa que realizar a da restante rede, pelo que convidou a C.P. a acordar com a Sociedade Estoril a rescisão do trespasso da respectiva exploração. Contudo, as negociações realizadas para o efeito não conseguiram harmonizar os pontos de vista divergentes das duas partes.

E certo que se poderia ter enveredado pelo caminho do resgate. O Governo entendeu não o dever fazer desde já.

Em face desta situação, duas soluções eram ainda possíveis: aguardar melhor oportunidade para a efectivação da concessão única ou, tendo em atenção os benefícios que é de esperar dela advenham, efectuá-la desde já, embora incompletamente, deixando para melhor oportunidade a integração da exploração da linha do Cais do Sodré a Cascais na C.P.

Foi esta última solução que, em virtude do exposto, o Governo preferiu adoptar e é esta a razão da inclusão da segunda parte da alínea 3) do n.º 1 da base III.

A extensão da nova concessão é definida na base I: na alínea a), quanto ás linhas existentes, e na alínea b), quanto ás que de futuro se construirão e devam considerar-se complementares do sistema actualmente em exploração.

Embora a lei seja omissa quanto ás futuras linhas, entendeu-se que se a maior eficiência económica dos transportes ferroviários aconselha hoje a redução á unidade da exploração das existentes, o mesmo critério, até no prolongamento do espírito da lei, deve ser seguido quanto ás que se vierem a construir e devam considerar-se complementares do sistema actualmente em exploração.

A participação do Estado nos lucros da Companhia

Determina ainda a base I da Lei n.º 2.008 que no contrato de concessão única sejam sempre levados em conta e assegurados os direitos, expectativas e valores patrimoniais do Estado que resultem da sua posição nas empresas, quer das concessões existentes.

A posição do Estado nas empresas, a interpretar-se esta fórmula como significando a posição do Estado no seu capital, em nada é afectada pelo contrato.

Os direitos, expectativas e valores patrimoniais do Estado podem ser levados em conta e assegurados, entre outras, de duas maneiras extremas mas típicas: ou por uma representação dos valores do Estado no capital da Companhia, na mesma proporção em que se encontrarem os valores desta, em relação ao seu passivo — capital accionista, capital obrigacionista e outros débitos —; ou por uma participação nos lucros.

Ambas as soluções bem como outras intermédias ou mistas, foram estudadas. Optou-se pela última — a da participação nos lucros —, que, além de defender devidamente os interesses do Estado evita o inconveniente que, na primeira, proviria do reforço da sua posição no passivo da nova concessão.

Com efeito, se fosse representado por acções, isso equivaleria, dada a posição que o Estado já tem na Companhia, ao seu completo domínio. Era uma espécie de nacionalização, pelo menos de facto, da empresa. Seria uma solução contrária ao espírito da Lei n.º 2.008.

Se se representasse por obrigações aumentar-se-ia o passivo da empresa em tal medida que dificilmente ela obteria os capitais de que carece para a obra de transformação e reequipamento a que se obriga pelo contrato.

O que há de essencial na solução adoptada é que os direitos, expectativas e valores patrimoniais do Estado são assegurados não por intermédio dumha participação no capital da Companhia dife-

rente da que já tem, mas por uma participação nos lucros.

É esta solução que a base XVII consagra. Satisfeitos todos os encargos, o saldo restante, isto é, o rendimento líquido da exploração a atribuir como dividendo, será distribuído entre o Estado e os accionistas nas seguintes condições:

Quando o saldo for igual ou inferior a 5 por cento do capital accionista, será distribuído pelos accionistas;

Quando o saldo for superior a 5 por cento do capital accionista e permita, portanto, um dividendo superior, o remanescente é distribuído, segundo uma certa regra, entre o Estado e os accionistas. Fixa-se, no entanto, o dividendo máximo de 10 por cento; o excesso do saldo, a partir deste momento e qualquer que seja o seu valor, reverterá para o Estado.

Asseguram-se, assim, os direitos, expectativas e valores patrimoniais do Estado e, de alguma maneira, prevê-se o imprevisível, acompanhando-se constantemente o movimento da empresa. E, por outro lado, mantém-se o estímulo para o capital ser interessado na boa administração.

Pensou-se também na fórmula de fazer participar o Estado nos lucros, sempre que estes existissem, mas o facto de se tratar de um capital accionista muito limitado do qual o Estado é possuidor de cerca de 45 por cento, e sobretudo, de os accionistas só terem recebido dividendo nos últimos quarenta anos quatro vezes, parece justificar deviadamente a solução adoptada.

A execução dos planos de reapetrechamento e os encargos que oneram a indústria ferroviária

A base II da Lei n.º 2.008 estabelece, por um lado, a obrigação de a concessionária realizar, além da exploração de toda a rede, a sua transformação e reapetrechamento, conforme plano aprovado em Conselho de Ministros, e confere ao Governo, por outro lado, a faculdade de facilitar à empresa, para execução daquele plano, a obtenção dos necessários meios financeiros e de atenuar os encargos que actualmente oneram o exercício da indústria ferroviária.

As obrigações que, nos termos desta base da lei, incumbem à concessionária estão reproduzidas nas bases III e IV. O Governo decidiu, porém, estendê-las às linhas ou ramais de interesse público considerados na alínea b) da base I, uma vez que ficam integrados na nova concessão.

Quanto à faculdade de facilitar à empresa, para a execução dos planos, a obtenção dos necessários meios financeiros, entendeu-se dever considerar duas situações: segundo essa execução se fizer conforme o escalonamento neles previsto ou dentro de prazo imposto pelo Governo.

No primeiro caso o Governo poderá facilitar a

obtenção dos meios, isto é, não se obriga; no segundo, e havendo necessidade disso, por se verificar que a Companhia não dispõe deles nem pode por si só consegui-los, o Governo, ao contrário, obriga-se, pelo modo que julgar mais adequado, não só a facilitá-los, mas ainda a suportar o agravamento que da execução dos planos resultar para a economia geral da empresa, se, enquanto e na medida em que a Companhia o não puder fazer. Em qualquer destes casos os respectivos financiamentos serão a todo o tempo reembolsáveis.

No que respeita à faculdade de atenuar os encargos que actualmente oneram o exercício da indústria ferroviária, quando da execução dos planos não resulte o equilíbrio económico da empresa, entendeu-se adoptar a dupla modalidade de os reduzir ou de conceder subsídios não reembolsáveis dentro dos limites de tais encargos.

Quer dizer: em vez de diminuir os encargos que oneram a indústria ferroviária, poderá o Governo mantê-los e continuar a alimentar com eles um fundo especial, com as receitas do qual pode garantir as emissões de obrigações necessárias para a transformação e reapetrechamento da rede actual e para a construção das linhas complementares e ainda prestar os auxílios que as circunstâncias mostrem indispensáveis. Não atenua directamente os encargos, mas compensa a Companhia, através do fundo, quando verifique que eles são incomportáveis.

Não prevê a lei, e, portanto, não habilita o Governo a resolvê-lo, o problema do desequilíbrio económico da concessionária verificado com carácter de permanência, independentemente da execução de quaisquer planos. Para preencher esta lacuna se inseriu no n.º 1 da base VI uma disposição que permite ao Governo, nestas circunstâncias e na hipótese de a Companhia mostrar não poder conseguir o equilíbrio económico, reduzir os encargos ou conceder subsídios.

Sendo a asfixia da tesouraria um grave elemento de perturbação na administração duma empresa, pretende-se, com a doutrina do n.º 2 da base VI, dar-lhe, neste aspecto, um razoável desafogo.

A concessão é fixada em cinquenta anos

Esclarecida a forma como o Governo, ao estabelecer as bases da nova concessão, deu execução à Lei n.º 2.008, justifica-se seguidamente a doutrina daquelas que se reputam de maior importância. As restantes, ou porque constituem doutrina em vigor nas concessões existentes, ou pela sua própria natureza, não carecem de qualquer explicação ou justificação, que alongariam desnecessariamente este relatório.

A questão do prazo da concessão (base II) é de solução bastante arbitrária. Abstraiu-se dos vários

critérios em que muito se tem falado — termo da concessão da C. P., que acaba mais tarde, termo da amortização das obrigações de 1947, etc. —, para só considerar aquele à luz do qual se supõe dever resolver-se a questão.

A transformação e o reapetrechamento da rede exigem o investimento de capitais avultados, que hão de representar-se em muito maior cifra por obrigações do que por acções, cuja amortização deve naturalmente estar efectivada no termo da concessão: esta deve ser dada, pois, por um prazo tal que a referida amortização não constitua encargo incomportável. Ora, é sabido que a partir dum limite mínimo de anos — quarenta — é relativamente pequena a diminuição da anuidade. O prazo da concessão não poderia, portanto, ser inferior a este limite; mas, atendendo a que as obrigações não terão todas a mesma data de emissão e à conveniência de deixar um período de desafogo financeiro à Companhia, o Governo resolveu fixá-lo em cinquenta anos.

A base X estabelece que o material circulante e outro, com excepção do mobiliário, necessário ao serviço, embora não caiba sob as rubricas de material fixo, deixa de ser propriedade privada da Companhia, para ficar no regime actualmente aplicável ao material fixo, passando, como este, a fazer parte do domínio público.

As razões que justificaram o regime actual parecem não valerem em face da economia do contrato de concessão única.

Podia argumentar-se em contrário afirmando que o regime vigente favorece mais do que o adoptado as possibilidades de recurso ao crédito por parte da Companhia. Mas, além de que estas possibilidades são mais hipotéticas do que reais, dada a circunstância de que a execução sobre o material circulante só pode fazer-se no termo da concessão, a base V e o artigo 2.º do presente decreto-lei eliminam esta dificuldade.

Dir-se-á ainda que, deste modo, fica o Governo, no termo da concessão, impossibilitado de tornar efectiva a obrigação imposta à Companhia na base XIV. Mas, por um lado, isto não é rigorosamente exacto, dada a constituição e o destino do fundo de renovação (bases XVI e XVIII, n.º 1), e, por outro, as bases XIII e XIV obviam à dificuldade, ao darem ao Governo o direito de, durante a concessão, obrigar a Companhia a manter todo o material em bom estado de serviço.

Não se pense também que com o regime prescrito desaparece a maneira de reembolsar o capital accionista, porque a isso obsta a base XVIII, n.º 2, ao converter uma simples possibilidade numa certeza: o valor nominal das acções passa a ser sempre reembolsado, enquanto actualmente podia sê-lo ou não. Com efeito, até agora era possível não dar nada, dar menos ou dar mais ao capital-acções;

para o futuro dar-se-á sempre o valor nominal das acções.

As bases XII, XIII, XIV obrigam a Companhia a estar dotada do material necessário a uma boa exploração e a mantê-lo sempre em bom estado de serviço. O Governo vigiará pelo cumprimento desta obrigação e procederá de modo que ela seja permanentemente cumprida. Ressalva-se a hipótese, que parece legítima, de a Companhia não dispor de meios financeiros para isso.

Deste modo, todo o material estará no termo da concessão em bom estado de serviço, além de que a depreciação do material circulante estará coberta pelo fundo de renovação a que adiante se faz referência.

O resgate só se poderá efectuar decorridos vinte e cinco anos do prazo da concessão

Com a base XVI pretende-se, em primeiro lugar, que, uma vez executado o plano de transformação e reapetrechamento, não se deixe de fazer regularmente a conservação e renovação do material por força das receitas da exploração.

Normalmente os encargos de renovação da via são representados pelo custo de uma percentagem do material que a compõe, a substituir anualmente, e esse custo corresponde a uma soma que, correndo a exploração em condições satisfatórias, aparece em cada exercício como despesa da exploração. Se esta renovação se atrasa, pode chegar-se a um momento em que já não é legítimo fazer supor tar a um exercício a despesa correspondente, a qual então se parecerá mais com as de 1.º estabelecimento do que com as de exploração. Isto mesmo pode passar-se com o resto do material fixo quando as necessárias reparações se não fizeram, até no caso de se tratar de instalações consideradas, como os edifícios, de duração praticamente indefinida, desde que sejam regularmente reparadas.

Mas a base XVI vai mais longe: obriga à constituição, ainda à custa das receitas de exploração de um fundo de amortização e renovação do material circulante, de modo a ter constantemente disponíveis ou representadas em 1.º estabelecimento as somas correspondentes à sua depreciação.

Por mais cuidada que seja a sua conservação, o material (pelo menos certo material) tem um limite de vida além do qual a sua continuação ao serviço é antieconómico. Isto não se passa só com o material circulante; passa-se também com muitos elementos da instalação fixa. Contudo, limita-se o fundo de amortização e renovação ao material circulante, porque, representando uma grande parte da rede investimentos feitos por intermédio de capital obrigacionista com certo plano de amortização, a generalização deste fundo obrigaria, em extensa medida, a uma dupla amortização, com que

a indústria ferroviária visivelmente não pode arcar tanto mais que a aplicação à via, em cada exercício, das somas correspondentes à percentagem do material desgastado acima referida tem praticamente a mesma função do fundo.

Assim se conseguirá que no termo da concessão o material circulante esteja não só em bom estado de serviço, mas até reintegrada a sua depreciação.

A base XIX está no prolongamento do que foi preceituado nas bases anteriores. Nela se estabelece que o resgate só se poderia efectuar, decorridos vinte e cinco anos do prazo da concessão, tempo largamente suficiente para a empresa atingir o rendimento normal uma vez realizada a transformação prevista. Por outro lado, consignou-se um sistema de resgate em que o capital-acções terá sempre, até à expiração do prazo por que foi dada a concessão, uma retribuição correspondente à taxa de desconto do Banco de Portugal, acrescida de duas unidades, se não for maior a média dos dividendos dos últimos cinco anos. Se aquela média for maior, será ela a adoptada.

O capital-acções deixa de correr o risco de ter um dividendo inferior à taxa de desconto do Banco de Portugal, acrescida de duas unidades, em compensação do risco que corre de não atingir dividendos superiores aos representados pela média dos distribuídos nos últimos cinco anos anteriores ao resgate.

II — Situação Económica

A situação económica da Companhia (3.600 quilómetros de linha) pode resumir-se no quadro seguinte :

ANOS	TRAEGO		Receita total Em contos	Deficit Em contos
	Passageiros- quilómetro	Toneladas- quilómetro		
1946....	—	—	722.700	—
1947....	423.874	206.388	689.500	25.000
1948....	432.380	181.652	635.000	61.500
1949....	366.000	159.290	618.500	69.600
1950....	351.325	147.007	597.000	—

OBSERVAÇÃO. — A exploração das diferentes empresas concessionárias, com excepção da Estoril, passou a fazer-se em conjunto a partir de 1 de Janeiro de 1947.

A leitura deste quadro revela, de 1947 a 1950, uma quebra de receitas de 125.700 contos, consequência da assustadora diminuição do tráfego, tanto de passageiros como de mercadorias, verificada no mesmo período.

Para que o «deficit» anual não aumentasse na medida correspondente a esta quebra de receitas, foram tomadas várias providências, quer pelo Governo quer pela Companhia. Reviu-se e simplificou-se o sistema tarifário; adquiriu-se, por intermédio do Fundo Especial dos Caminhos de Ferro,

nuns casos, e directamente pela empresa, outros, material de tracção de exploração mais económico do que o existente; procurou-se uma melhor utilização deste: simplificaram-se alguns serviços; reduziram-se percursos; restringiram-se as despesas com o pessoal, não preenchendo as vagas que se iam dando nos respectivos quadros, etc. Não obstante, a partir de 1 de Janeiro de 1949, a situação agravou-se com um aumento de despesa anual de 45.000 contos, proveniente da revisão de vencimentos e salários do pessoal.

O «deficit» indicado nos anos de 1947 a 1949 não seria tão elevado se os encargos com a integralização das reservas matemáticas das diferentes caixas de reforma do pessoal fossem substituídos — como é possível e seria altamente vantajoso, dada a perenidade do serviço — pela obrigação de a empresa assegurar o funcionamento das referidas caixas. Reduzir-se-ia em 1949 a 50.000 contos e em 1950 a um número da mesma ordem de grandeza — o que mostra que, se as circunstâncias se não alterarem, tende a tomar carácter permanente e a fixar-se naquele valor.

Nos outros países os caminhos de ferro atravessam também uma situação difícil

Não é apenas entre nós que os caminhos de ferro atravessam uma situação difícil. Em Inglaterra, na Bélgica, em França, na Suíça, e até nos Estados Unidos, para não citar outros países, não é mais animadora.

Na Inglaterra, 32.000 quilómetros de linha deram, respectivamente, em 1948, 1949 e 1950, os «déficits» de 7,25 e 35 milhões de libras, isto é, em três anos, cerca de 70 milhões (5.660.000 contos). Este estado de coisas tende a agravar-se, a menos que pare a baixa das receitas e que as despesas com o pessoal (dois terços das despesas totais), com o combustível deixem de aumentar.

Na Bélgica, o «déficit» anual da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas (5.000 quilómetros) não deixou de elevar-se desde a libertação: 1.150 milhões de francos belgas (655.500 contos) em 1946; 2.400 milhões (1.368.000 contos) em 1947; 2.530 milhões (1.422.100 contos) em 1948 (25 por cento do total das despesas de exploração); e em 1949 atingiu 3.000 milhões (1.710.000 contos), ou seja 29 por cento das despesas de exploração. Como nos outros países, os «déficits» resultam do aumento dos encargos aliado a uma baixa das receitas.

O Governo Belga adoptou medidas energéticas tendentes a sanear a situação — suspensão do recrutamento do pessoal; electrificação e dieselização destinadas a aumentar a rentabilidade da rede; abandono de linhas secundárias, etc. — e, com elas, espera reduzir progressivamente, até à sua su-

pressão total em 1954, as subvenções concedidas à Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas.

Na Suíça (3.000 quilómetros), os caminhos de ferro também não escapam à crise mundial, se bem que se possam considerar entre os mais modernos do Mundo e três quartas partes da rede sejam electrificadas: em 1948 tiveram ainda um saldo positivo de 15 milhões de francos suíços; o exercício de 1949 foi o pior, devido a uma baixa de 30 por cento das receitas das mercadorias; e as previsões para 1950, bastante pessimistas, são de um «déficit» superior a 50 milhões (325.000 contos).

O Governo Suíço pensa, quer por um aumento de tarifas, que garanta um rendimento suficiente, quer por meio de subvenções, quer pela electrificação total da rede, restaurar a economia dos caminhos de ferro.

Em França (40.000 quilómetros), o «déficit» da exploração em 1949 foi de 50 biliões de francos (4.135.000 contos). O de 1950 parece aproximar-se dos 100 biliões (8.270.000 contos), em consequência da forte diminuição do tráfego. Estes «déficits» são cobertos por subsídios concedidos pelo Estado. Estão, por sua vez, em curso medidas destinadas a melhorar a situação: electrificação das grandes linhas, dieselização, abandono de linhas secundárias, redução de pessoal, coordenação dos transportes terrestres e fluviais, etc.

Nos Estados Unidos, os caminhos de ferro não escapam, ainda que em menor grau, à evolução geral da técnica dos transportes, o que é altamente significativo.

Durante a guerra, o caminho de ferro conheceu nos Estados Unidos uma grande expansão, que mais não fosse como consequência da batalha travada nas duas frentes — a do Atlântico e a do Pacífico. Em 1940 sofreu, porém, como o conjunto da economia americana, as consequências da reconversão; o tráfego de mercadorias foi inferior em 15,6 por cento ao ano de 1946, enquanto o de passageiros diminuiu de 12,5 por cento. Em fins de Outubro de 1949 o conjunto das receitas tinha baixado de 11 por cento e o produto líquido da exploração de 36,5 por cento. Perante esta situação extremamente difícil as companhias pediram uma revisão de tarifas, que foi concedida às mais afectadas.

Diminuição do tráfego ferroviário devido ao desenvolvimento dos transportes automóveis

O rápido exame feito à situação actual dos caminhos de ferro de alguns países permite concluir que as dificuldades com que a C. P. se debate são geralmente experimentadas por todas as empresas ferroviárias.

O desequilíbrio económico e financeiro dos transportes ferroviários não representa, porém, o reflexo dum a crise económica geral senão na me-

dida em que as tarifas não puderam acompanhar o mercado geral dos preços. O constante aumento dos índices de produção industrial em quase todos os países mostra bem que assim é.

Também não deve procurar-se a explicação deste estado de coisas numa diminuição do volume do tráfego ferroviário. Se bem que tenha realmente diminuído em relação ao volume do tráfego dos dois primeiros anos do após-guerra, a verdade é que, ainda assim, é superior no transportado nos anos que imediatamente a precederam.

O facto de os caminhos de ferro nos últimos tempos se terem desenvolvido numa escala bem menor do que antes da guerra que o seu progresso não tem acompanhado o incremento da produção industrial na mesma medida em que até ali aconteceu. É possível, portanto, concluir que houve uma regressão na proporção do tráfego confiado aos caminhos de ferro, devida sem dúvida ao desenvolvimento considerável dos transportes automóveis.

O número de automóveis pesados aumentou de 1938 a 1949 numa percentagem média de 65 por cento em todos os países da Europa, atingindo alguns 180 por cento.

Em Portugal, os totais de viaturas automóveis existentes em 1938 e 1950 são representados pelos seguintes números: De passageiros — em 1938, 36.400; em 1950, 63.500. De mercadorias — em 1938, 10.000; em 1950, 25.500.

Quer dizer: de 1938 a 1950 os automóveis de passageiros aumentaram em cerca de 74 por cento e os de mercadorias em 155 por cento. O aumento total é traduzido pela percentagem de cerca de 94 por cento.

Por outro lado, o tráfego transportado em automóveis aumentou extraordinariamente nos últimos tempos. A título de exemplo indica-se o número de passageiros transportados nos últimos anos em carreiras regulares interurbanas: em 1948, 26 milhões; em 1949, 30 milhões; em 1950, 31 milhões.

O desenvolvimento do transporte automóvel, conjugado com outros factores, teve como consequência que a rápida elevação das despesas de exploração não fosse acompanhada pela elevação das receitas e conduziu as empresas ferroviárias à situação de desequilíbrio económico e financeiro em que se encontram, a qual põe aos governos de todos os países problemas duma amplitude e complexidade excepcionais.

Medidas de economia destinadas a reduzir o «déficit»

O Estado, directamente ou por intermédio do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, vem suportando vários encargos com os transportes ferroviários. São, dum maneira geral, os últimos vestígios da administração directa das suas linhas: é o caso da contribuição para a Caixa de Reformas do

Pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado, que em 1950 foi de 19.500 contos e que nos próximos dez anos ainda aumentará, para a partir dessa data começar a diminuir até à sua total extinção, a longo prazo; é o caso das obras complementares de 1.º estabelecimento e de renovação de parte metálica das referidas linhas, que se computa em 20.000 contos por ano: é, finalmente, o caso da garantia dada às obrigações Norte, de 2.850 contos.

Ao estudar as bases da concessão única, que engloba as linhas do Estado, julga-se conveniente, para uma melhor arrumação dos problemas ferroviários, que aqueles encargos—segundo as previsões, da ordem dos 42.500 contos anuais—passassem para a concessionária.

Era preciso, porém, procurar uma compensação para tais encargos ou, pelo menos, atenuá-los, uma vez que, como atrás se viu, a Companhia não está em situação económica de os suportar.

Para este fim, reduziu-se o imposto ferroviário nas linhas não electrificadas de 12 por cento para 7 por cento—o que representa um diminuição de encargos de 24.000 contos—, isentou-se a Companhia da contribuição industrial—que pode avaliar-se em 200—e extinguiram-se as obrigações da empresa quanto a adiantamentos para complemento de juros ou unidades fundados em contratos anteriores ao da concessão única—aproximadamente no valor de 700.

Desta forma, embora a compensação dos novos encargos não seja completa, reduzem-se a 17.500 contos (42.500—25.000), que, juntos aos 50.000 de «déficit» anual atrás referido, elevam este a 67.500.

Para debelar esta situação, será necessário adoptar várias medidas, embora escalonados no tempo, tanto mais que umas só podem efectivar-se com grandes investimentos de capital e outras exigem tempo para a preparação técnica do pessoal. Impõe-se, sobretudo, a redução gradual do número de empregados, a simplificação dos serviços e a substituição do material cansado e antieconómico, em especial o de tracção.

Com este último objectivo já foram adquiridas pela Companhia e pelo Fundo Especial de Caminhos de Ferro 12 locomotivas, 18 tractores e 24 automotores «Diesel», que permitiram, além de importante e visível melhoria dos serviços, uma economia anual nas despesas de exploração de 30.000 contos, o que não pouco contribuiu para atenuar as consequências da quebra de receitas e do aumento de despesa atrás apontados.

Em 1950, foram encomendadas por conta do auxílio directo do Plano Marshall e pela importância de 95.000 contos 17 locomotivas «Diesel» e prevê-se a aquisição imediata de 35 automotoras, 12 tractores e 20 carruagens, cujo custo, orçado em 135.000 contos, terá de ser satisfeito por meio de empréstimo a contrair. Mais adiante se verá como

é possível não onerar este, ao menos nos primeiros anos, a situação económica da Companhia.

O referido material permitirá uma nova economia anual da ordem dos 46.000 contos, assim distribuída: das 17 locomotivas, 17.000; das 35 automotoras, 26.000; dos 12 tractores, 3.000.

Como, porém, o recente aumento do custo dos combustíveis—180\$ por tonelada de carvão e 30\$ por tonelada de «fuel»—agrava as despesas de exploração em 15.000 contos, o benefício da utilização dos novos materiais cifrar-se-á em 31.000 (46.000—15.000 e o «déficit» da Companhia descerá para 36.500 (67.500—31.000).

Novas aquisições de material moderno e económico, completadas com a oportuna electrificação das linhas e ramais que o tráfego justifique, aliadas a uma severa e esclarecida administração da Companhia, hão-de permitir, quer-se crer, o seu completo equilíbrio económico, que se traduzirá numa melhoria muito importante de um serviço público e no enriquecimento da economia nacional através da valorização desse serviço.

A economia em combustível há-de cifrar-se em muitas dezenas de milhares de contos por ano; ultrapassará, de longe, a centenas de milhares.

Importa, porém, encontrar-se solução adequada até à efectivação completa desta política, visto que, como já se disse, ele tem de ser levada a cabo cautelosamente, não só porque exige o investimento de capitais avultados, como porque, para ser executada com segurança, é necessário dar tempo à preparação técnica do pessoal na manipulação dos novos materiais.

Com esta finalidade, considerando que ao Estado compete colocar a concessionária em condições de suportar os encargos que para ela transferiu e atendendo ao carácter de serviço público dos caminhos de ferro e à sua importância na economia e defesa nacionais, é dada ao Governo a faculdade de conceder à Companhia subsídios reembolsáveis enquanto esta não puder conseguir o seu equilíbrio económico.

Para este efeito poderá utilizar o Fundo Especial de Transportes Terrestres, criado nesta data pela fusão do Fundo Especial de Caminhos de Ferro e do Fundo Especial de Camionagem cujas disponibilidades são de 40.000 contos, visto haver que deduzir às receitas—num total de 53.000—13.000 de encargos já contraídos em empréstimos.

Desta maneira, porém, o Fundo Especial ficaria impossibilitado não só de servir de garantia de financiamentos à empresa para execução do plano de transformação e reapetrechamento, a que esta se obriga pelo contrato da concessão única, como de executar a prazo curto o disposto na base XIII da Lei n.º 2.008—construção de centrais de camionagem e de outros abrigos para fins idênticos. É, por isso, necessário aumentar as suas receitas.

Para este fim, passam a atribuir-se ao Fundo Especial de Transportes Terrestres 90 por cento do produto do imposto ferroviário e 60 por cento do produto dos impostos de compensação e de camionagem. O Estado abre assim mão, em benefício do referido Fundo de 10 por cento do imposto ferroviário — além da sua redução nas linhas não electrificadas de 12 para 7 por cento — e de 60 por cento do imposto de compensação, pois que até à presente data constituem receita sua 20 por cento do primeiro e todo o segundo.

Ao mesmo tempo, julgou-se justo agravar o imposto ferroviário devido pela exploração de linhas electrificadas, dadas as suas maiores possibilidades, e tendo em atenção a letra e o espírito da Lei n.º 2.008 no sentido de se obter uma exploração de conjunto equilibrada, estabelecer taxas mais elevadas para aquelas cuja exploração não esteja incorporada na concessão única; actualizar, em relação ao custo da gasolina, o imposto de compensação devido pelas viaturas automóveis que utilizem combustíveis estrangeiros não sujeitos aos mesmos impostos que a oneram; e, finalmente, remodelar o imposto de camionagem com vista à obtenção do equilíbrio económico em que se deve assentar a coordenação dos transportes terrestres.

III — Situação Financeira

As más condições económicas da exploração atrás referidas não podiam deixar de traduzir-se numa difícil situação financeira.

Dadas novas bases jurídicas à exploração da rede ferroviária e melhorada, através das medidas que acabam de apontar-se, as suas condições económicas, resta fazer a sua reorganização financeira por forma a evitar que um passivo avultado, em grande parte a curto prazo, fragmentado e oneroso, não seja por si mesmo um factor de embarraco e um gravame para a administração da Companhia. De outro modo, incapaz de o liquidar pelos seus recursos próprios nas condições estabelecidas, ela ver-se-ia obrigada a fazê-lo pela realização de novas operações de idêntica natureza, com prejuízo do seu crédito e agravamento dos seus já elevados encargos.

O passivo da Companhia, referido a 31 de Dezembro de 1950, pode resumir-se assim:

	Contos
a) Obrigações em circulação da C. P. e empresas incorporadas	70.780
b) Imposto ferroviário e outras contribuições legais em dívida	289.470
c) Dívidas a instituições bancárias:	
Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência	325.570
Outras.	26.250
	<u>351.820</u>

d) Dívidas vencidas a fornecedores e outras	61.450
e) Letras a pagar e outras dívidas a curto prazo.	59.000
Total	832.520

Postos de parte os 70.780 contos de obrigações em circulação que têm o seu regime jurídico estabelecido e cujos encargos a Companhia continuará a satisfazer, é de 760.000 contos, numeros redondos, o passivo a regularizar, a que haverá a juntar os 135.000 necessários à aquisição do material circulante indispensável para melhorar a economia da exploração, já referida. Não seria possível à Companhia obter no mercado tão avultada soma que, além disso, nele pesaria por forma inconveniente, absorvendo capitais necessários a outros empreendimentos.

Por isso é mister reduzir, quanto possível, aquele passivo, consolidar directamente em operação a longo prazo o que se mostrar susceptível de consolidação e, quanto ao restante, obter capital fresco que permita fazer uma pronta liquidação das dívidas — exceptuadas as que forem expressão apenas de uma normal actividade administrativa — e adquirir aquele equipamento.

E' possível desonerar a Companhia do passivo descrito sob a alínea b).

Como primeiro passo para a resolução do problema, sacrifica o Estado o valor do seu crédito por imposto ferroviário em atraso, concedendo à Companhia um subsídio extraordinário, não reembolsável, de importância correspondente (123.570 contos).

Os restantes 165.900 contos classificados sob aquela alínea e que representam as obrigações da Companhia quanto á integralização das reservas matemáticas da Caixa de Reformas e Pensões não têm por agora de ser considerados, por estar em estudo a reforma desta Caixa e por o Estado, no termo da concessão ou em caso de resgate, se substituir á Companhia nas responsabilidades desta para com o pessoal no tocante ás reformas e pensões, conforme consta do n.º 3 da base XVIII.

Reduz-se assim ás alíneas c), d) e e), num total de 472.270 contos, a importância do passivo a regularizar. A verba da última alínea, porém, correspondente a letras a pagar e outras dívidas correntes, não pode considerar-se anormal no ciclo administrativo de uma empresa do vulto da Companhia e deve fazer-se-lhe face pela constituição do fundo de maneio suficiente para lhe assegurar razoável desafogo de tesouraria.

Julga-se que, com uma administração diligente, uma abertura de crédito, em conta corrente e a juro módico, do valor de 40.000 contos será suficiente para esse fim. Poderá a Companhia obtê-lo com garantia em títulos da sua carteira.

**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 á 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 começam 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.

Julgase, 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 con-

tratará 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 (Boavista) à Póvoa de Varzim e Lousado, com os ramais de Matozinhos e de S. Gens; Linha de Guimarães: do Porto (Trindade) a Fafe; Linha do Tâmega: de Livração a Arco de Baúlhe; 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 Alfarelos 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 à 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 construirem 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 à medida em que a electrificação poderá considerar-se depois.

O Governo pode impor à 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 à 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 vía terrestre, fluvial ou aérea, afluentes ou de ligação entre os elementos da sua rede, utilizando, à 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 sistema 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 ás 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 outro, 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 distribuidos 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 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 contra-

to, 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 sustitua, concede á Companhia, durante o prazo da concessão, isenção completa de quaisquer impostos ou contribuições 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 á constituição da concessão única, bem como os alvarás ou quaisquer diplomas, ou convenções a ela relativos á 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 á Companhia os serviços extraordinários que forem necessários.

Pela Base XXXIII a Companhia obriga-se: 1.^º A pôr á 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 q'ze 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 isoladamente, 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 telegrafo 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 ás 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 ás 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 inci-

dência diferente—uns cobrados do público, outros a cargo das empresas e alguns aplicáveis sómente 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—including 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 Ter-

restres 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 mostre 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-officio» 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.

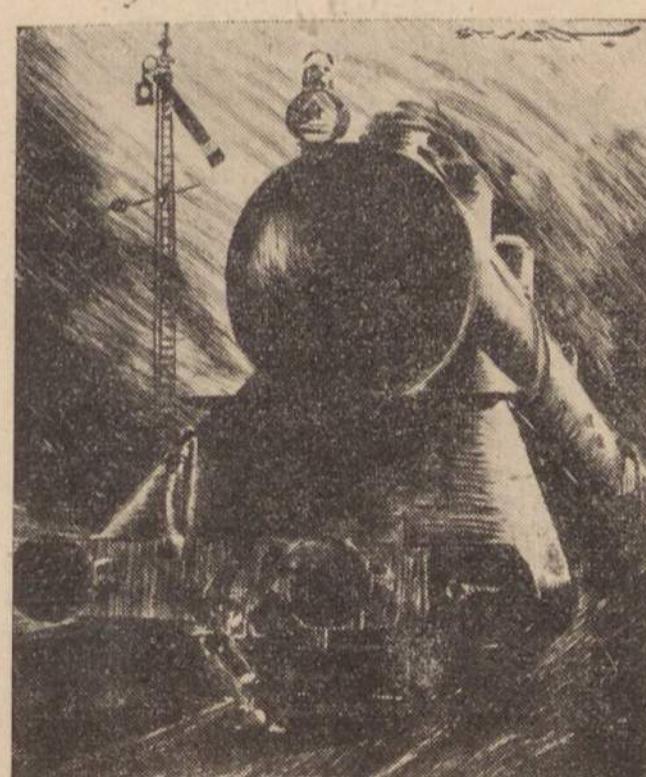
Art. 2.º Nos termos do artigo 5.º, alínea b), do Decreto-Lei n.º 37:354, de 26 de Março de 1949, e do artigo 3.º, alínea b), do Decreto-Lei n.º 37.724, de 2 de Janeiro de 1950, fica o Ministro das Finanças autorizado a conceder ao Fundo de Fomento Nacional, em uma ou mais prestações, um subsídio de 320.000 contos, que vencerá o juro anual de $3\frac{1}{2}$ 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 $3\frac{1}{2}$ por cento de 1947 que tenha em carteira ou se encontrarem dadas em penhor de dívidas liquidadas por força do empréstimo a que se refere o artigo 1.º deste decreto-lei.

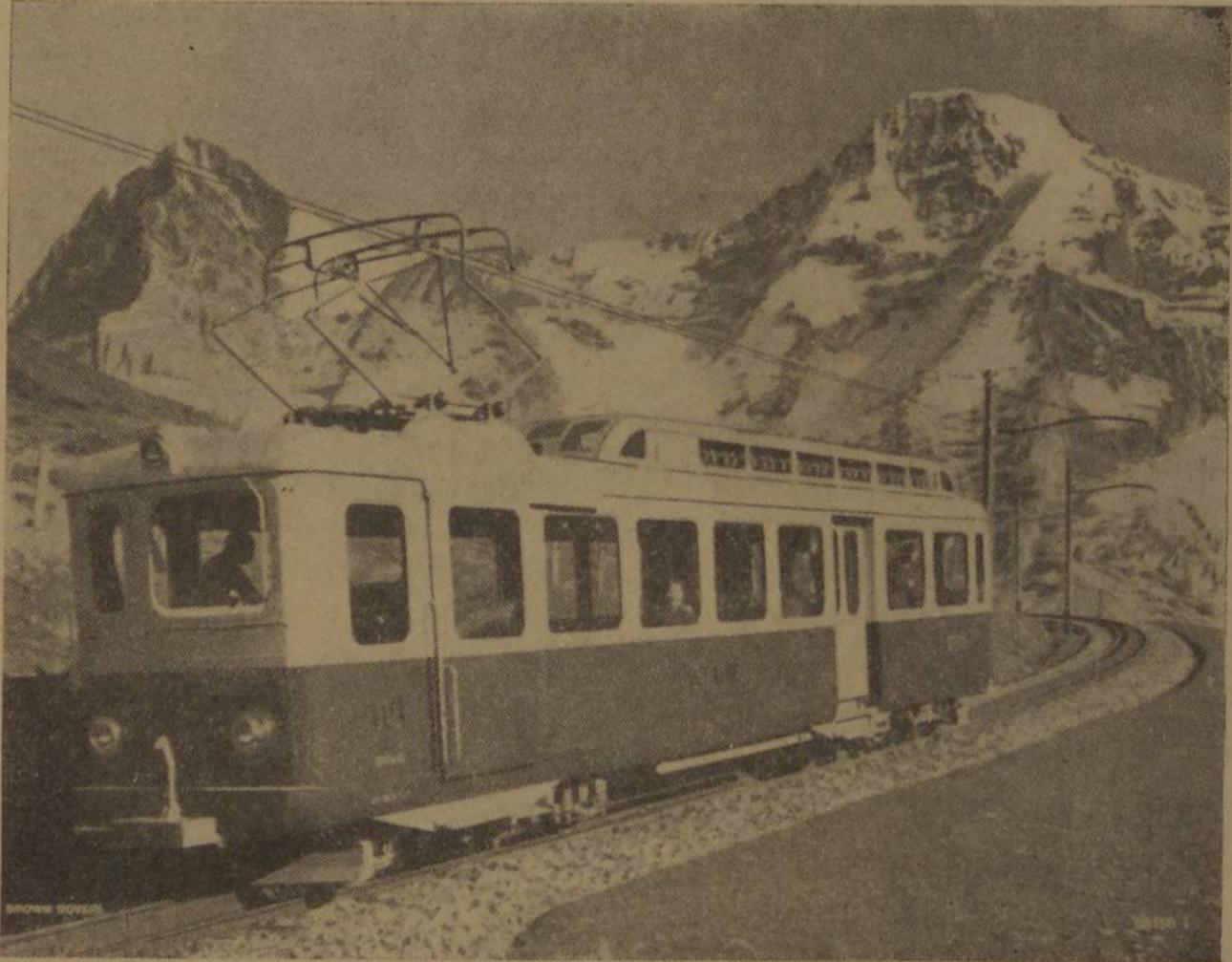


Dínamos, motores, alternadores e transformadores

Aparelhagem de Alta e Baixa Tensão

TURBINAS A VAPOR

Há meio século que a casa **BROWN BOVERI** equipou a primeira locomotiva termo-eléctrica do mundo. Na actualidade mantém em dia a técnica de construção de modernas locomotivas Diesel-eléctricas e com turbinas a gaz.



Automotora ligeira da linha de Wengernalp (Suíça)

S. A. BROWN BOVERI & C.^{ie} — Baden (Suíça)

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

PORTO: Praça D. João I, n.º 25-3.º, Dt.º — Telefone 23411 — Teleg. BROWNBOVERI



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. INHAMBARANE	9.619 T.
n/m. ANTONIO 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	6.258 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 passageiros de I — II — III classes		

TOTAL: 191.131 TONÉLADAS

LANCHAS A MOTOR:

«CINTRA»,	«ESTORIL»,	«GAROTA»,	«BOLHÃO»,
«S. CRISTOVÃO»,	«SOURÉ»	«CAROCHA»	«MAQUELA»

4 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.:

3 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

Lusitania Companhia Portuguesa de Pesca

S. A. R. L.

FIGUEIRA DA FOZ

FUNDADA EM 1906

Capital 24.000.000\$00

Indústria de pesca
e secagem de bacalhau

FROTA DE PESCA :

Arrastão «Comandante Tenreiro»

Arrastão «Bissaya Barreto»

Navio/motor «Terra Nova»

Em construção um arrastão do
mesmo tipo

ESTALEIROS NAVAIS DO MONDEGO

S. A. R. L.

FIGUEIRA DA FOZ

OFICINAS E CARREIRAS DE
■ CONSTRUÇÃO E REPARAÇÕES ■

MORRACEIRA

Tel. 476 — Telg. «Lusitânia»

Construção e reparações de navios

Oficinas de caldeiraria,
mecânica, forjas, solda-
dura eléctrica, fundição
de ferro e bronze

Reclassificação de navios

Trabalhos com classificação do
Lloyd's Register of Shipping

Empresa Vidreira da Fontela, Ltda.

Figueira da Foz — FONTELA

Telegrams: VIDROFONTELA — Telefones: 13 e 413

GARRAFAS PRETASDe todos os tipos e capacidades
Fabrico especial do tipo champagne**GARRAFAS BRANCAS**

Para vinhos, refrigerantes, etc.

GARRAFÕES

Vulgares e especiais para exportação

VIDRO IMPRESSO EM CHAPA

De vários padrões, de grande efeito decorativo para interiores e exteriores de casas

VIDRO ESTRIADO EM CHAPA

Para telhados, lanternins, marquises e hangares

TELHAS E LADRILHOS

Premiada com as mais altas recompensas em todas as exposições a que tem concorrido.

Sociedade de Creosotagem, Ltda.

Madeiras creosotadas — Postes telegráficos — Travessas para caminhão de ferro

—

Fornecedor dos C. T. T., Companhia dos Telefones, Batalhão de Telegrafistas, Câmaras Municipais, etc.

—

Escritório e oficinas:

Carneira — FIGUEIRA DA FOZ

Telefone 18

JOSÉ JOAQUIM GUEDES

Fábrica de Cal — Descasque de Arroz

CALCÁRIO PARA A COMPOSIÇÃO DE VIDRO E LOUÇA

Caminho de Ferro:

FONTELA-Guedes

Telefone 182

Fontela — Figueira da Foz

ALVARO ALVES BORGES

Fábrica de Descasque de Arroz

Rua Bartolomeu Dias, 45

TELEFONE, 310

FIGUEIRA DA FOZ**Amâncio Pinto Curado**LAVOS — **FIGUEIRA DA FOZ**

Telefone — (Cabine de Lavos)

Venda de sal, batata de semente, adubos, etc.

Fábrica de Cal Hidráulica Mondego, L.^{da}Largo T. Valadim, 6 — Telef. 587 — FIGUEIRA DA FOZ
Hidráulicidade e alta resistência próprias para obras de responsabilidade.

Agência no Porto-E. Franco-R. Ferreira Cardoso, 38

Chamadas para o Telefone 96 — **FIGUEIRA DA FOZ****JOAQUIM LOPES CALADO**

NEGOCIANTE DE SAL

Armazéns de Lavos

FIGUEIRA DA FOZ**A. DIAS GASPAR**

Motores a petróleo e gasóleo — Motores eléctricos

— Grupos electro bombas —

Oficina de reparações mecânicas e electricidade

Reparações em motores, industriais e automóveis de qualquer marca

Lavagem e lubrificação com aparelhagem especial

Acessórios — Lubrificantes das melhores marcas

R. da República, 119/129

Telefone 45

FIGUEIRA DA FOZ**CHAPELARIA DA MODA**

SERAFIM DOS REIS

Grande variedade em Merinos e Alpacas inglesas
Chapéus e Bonets dos últimos modelos por
PREÇOS SEM COMPETÊNCIA
Chapéus de cabeça para homem, senhora e criança
Consertam-se Guarda-Chuvas e sombrinhas

PRAÇA NOVA, n.º 45-46

FIGUEIRA DA FOZ

Telefone 389

III ÚLTIMAS NOVIDADES

DAVID DIAS BERTÃO

ESTABELECIDO EM 1906

FÁBRICAS DE CAL — CALCÁREO — CAL HIDRÁULICA

EXPORTAÇÃO DE SAL DA FIGUEIRA DA FOZ E DE AVEIRO

Cal em pó e cinza de fornos de cal para a agricultura

Telefone 60

FONTELA — FIGUEIRA DA FOZ

PORTUGAL



PARIS — Os combatentes portugueses que seguem para o Arco do Triunfo. Vêem-se na primeira linha os srs. Coronel Pascoal, Capitão de Fragata Fortée Rebelo, Coronel Bento Roma, General Ferreira Martins e major Canário. Na retaguarda seguem os delegados combatentes estrangeiros

UMA ROMAGEM PATRIÓTICA

AOS CAMPOS DA FLANDRES

*por um grupo de combatentes da guerra de 1914/1918,
chefiados pelo General Ferreira Martins*

Reportagem por CARLOS D'ORNELLAS

PARA comemorar o 33.º aniversário da Batalha de La Lys, teve lugar no dia 22 de Abril, em Lacouture, uma romagem dos nossos combatentes que actuaram na guerra de 1914/1918, na qual tanto se distinguiram os heróicos portugueses. As cerimónias comemorativas tiveram grandeza e emoção, e a elas assistiram algumas dezenas de antigos combatentes que, sob a chefia do sr. general Ferreira Martins, partiram de Portugal, em peregrinação, e muitos outros combatentes que, terminada a guerra, se deixaram ficar em França, onde constituíram família, e também — nota impressionante a registar — alguns antigos combatentes franceses, belgas, britânicos e polacos, que com a sua presença quiseram testemunhar os seus sentimentos de camaradagem para com os nossos combatentes e o seu respeito

pelo nosso país. Para o brilho das cerimónias comemorativas muito contribuiu o cônsul de Portugal em Arrás, Mr. Louis Lantoine, grande e sincero amigo dos portugueses, que, meses antes, estivera no nosso país e a quem se expôs a ideia de se organizar uma peregrinação a França, a fim de serem visitados os lugares da batalha em que tanto se distinguiram os soldados portugueses e os cemitérios onde repousam no sono eterno os que tombaram na luta, para glória e honra da pátria.

O sr. general Ferreira Martins, a convite da Comissão Organizadora, dignou-se aceitar a presidência da piedosa peregrinação. Antigo subchefe do Estado Maior do Corpo Expedicionário a França e figura prestigiosa do Exército Português, a escolha, para tão nobre missão, não podia ter sido mais feliz.



PARIS — Nos Campos Elíssios a organização portuguesa dos combatentes prepara-se para abrir o desfile com o estandarte dos Mutilados e Inválidos da Guerra

A partida de Lisboa fez-se no dia 18 de Abril, às 8,40, da estação do Rossio. No cais compareceram, a apresentar cumprimentos de despedida aos seus camaradas, numerosos sócios da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, União dos Inválidos de Guerra, um representante do Ministro da Guerra e muitos amigos pessoais.

A viagem realizou-se, pois, num ambiente de excelente camaradagem.

Depois de atravessarem a Espanha, onde as autoridades das fronteiras, quer em Fuentes de Oñoro, quer em Irun, foram de extrema amabilidade para os combatentes, entraram finalmente em terras de França, onde, em Hendaia, eram aguardados pelo Maire adjunto, que foi combatente nas duas guerras mundiais e caprichou em acolher com requintes de carinho os seus camaradas portugueses.



PARIS — Assinatura do Livro de Honra dos combatentes, no Arco do Triunfo. Nesta gravura vêem-se os srs. general Ferreira Martins, Capitão de Fragata Fortée Rebelo, coronéis Pascoal e Roma, Carlos d'Ornellas e major Canário

Apresentou-lhes as saudações de boas-vindas, em nome dos povos de Hendaya e, em especial, dos Antigos Combatentes Franceses da comuna, saudações essas que o general Ferreira Martins agradeceu efusivamente em nome dos Combatentes portugueses.

O reverendo Padre, desenvolveu a mais diligente actividade para que lhes fossem concedidas as maiores facilidades naquela fronteira e no seguimento da sua viagem para Paris.

Nessa sua carinhosa missão, encontraram os combatentes a mais decidida boa vontade nos funcionários locais da alfândega, da polícia e dos caminhos de ferro.

Sua Rev.^a levou a sua gentileza ao ponto de oferecer Champagne a alguns dos combatentes que almoçaram no restaurante da estação, para brindar pelos



PARIS — No Arco do Triunfo os combatentes assinam o Livro de Honra

Camaradas portugueses e por Portugal, brinde a que correspondeu o general Ferreira Martins, reiterando-lhe os agradecimentos pelas suas amabilidades e bebendo pelas prosperidades da França amiga.

À partida do comboio que os conduzia a Paris, foram afectuosas as despedidas do referido Reverendo e das pessoas que o acompanhavam, e aos votos de «boa viagem» dos *chemineaux* que lhes eram transmitidos por altos falantes, corresponderam os excursionistas com salvas de palmas e entoando em côro a Marselhesa, trocando-se novos e entusiásticos vivas à França e a Portugal quando o comboio se pôs novamente em marcha.

Na estação de Baiona, receberam também, pelos alto-falantes, os votos de boa viagem, gentilmente endereçados pelos Amigos Franceses aos romeiros portugueses, que ficaram muito gratos por essa nova manifestação de simpatia.

Ao chegarem a Paris, os combatentes tiveram a alegria de receber os cumprimentos de um compatriota ilustre, o sr. coronel Pinheiro Correia, que ali representava a Liga dos Antigos Combatentes e nessa qualidade se associou também à patriótica peregrinação.

Estamos a 20 de Abril. Às 14 horas desse dia os combatentes portugueses e estrangeiros concentram-se na Avenida dos Campos Elísios, esquina da Avenida George V, para de ali partirem, em comovente desfile, em direcção ao Arco do Triunfo, onde os aguardam vários entidades civis e militares. Recebidos pelo "Comité La Flamme sous l'Arc de Triomphe", e prestada respeitosa e sentida homenagem ao Soldado Desconhecido da França, ouviu-se a Portuguesa e a Marselhesa procedendo-se em seguida à assinatura do «Livro de Oiro».

Nessa mesma tarde, o sr. general du Vigier deu uma recepção na sede do Comité Interfédéral des Amicales Régimentaires.

O dia 21 de Abril foi consagrado às recepções e cerimónias organizadas em Lille em honra dos combatentes portugueses.

Ao almoço, após o primeiro prato, o sr. Louis Lantoine, antigo combatente, propôs um minuto de silêncio pelo Marechal Carmona.



LILLE — A banda militar abre o cortejo

A proposta cumpriu-se com todos os convivas de pé, em atitude respeitosa.

Decorreu esse almoço de homenagem aos combatentes portugueses dentro do melhor espírito de camaradagem, tendo sido oferecidos, com destino ao Museu da Liga dos Combatentes, os seguintes objectos:

Do sr. Lantoine, a sua medalha de combatente da guerra de 1914; do sr. António Santos, que foi cabo do 18 e foi prestar serviço em Infantaria 5, uma pistola de Very-lights e uma bala alemã da última guerra; do sr. António Testa a sua chapa de identificação, quando foi registado como prisioneiro de guerra dos alemães.

Aos brindes — porque não podia deixar de haver-lhos nesse almoço de confraternização, — falou em primeiro lugar o sr. general Ferreira Martins, seguindo-se no uso da palavra o sr. Louis Lantoine, que não podemos deixar de considerar um português pelo coração, e, por último, o dr. Agostinho Sá Vieira, que saudou o sr. general Ferreira Martins e o sr. Ma-



LILLE — Passagem do cortejo dos combatentes

chado Leal, pela feliz ideia de se levar a efeito aquela peregrinação a França.

No domingo, 22 de Abril, os combatentes portugueses partiram com destino à pequena vila de Lacouture, onde eram aguardados pela vereação do Município, e os srs. Phalempin, prefeito do Pas de Calais; general Mazaud, comandante da Subdivisão militar de Arras; M. Dennis, vice-cônsul britânico; reverendo Maffraud, vigário de Lacouture e muitas outras individualidades, que tinham sido convidadas a assistir e a participar nas cerimónias.

Não podiam ter sido mais comovedoras essas cerimónias evocativas de uma das páginas mais heróicas e dolorosas da nossa intervenção na primeira Grande Guerra e para que a elas se pudessem associar algumas centenas de pessoas, até o tempo, pouco convívio na véspera, melhorou fazendo um sol magnífico.

Depois das referidas personalidades terem passado em revista o destacamento do 16.º B. C. P., dirigiram-se para a Câmara Municipal, de onde assistiram ao desfile impecável das tropas e de diversas organizações de combatentes e grupos particulares.

Em volta do monumento comemorativo da entrada de Portugal na primeira Grande Guerra — obra do estatuário Teixeira Lopes — agruparam-se os comba-



LACOUTURE — Homenagem ao monumento português

tentes com as suas bandeiras, vendo-se no sopé do mesmo monumento muitas flores.

Fizeram uso da palavra, Mr. Salomé, presidente do



LACOUTURE — O general Ferreira Martins lendo o seu discurso

Município de Lacouture, que recordou o sacrifício dos portugueses; José Simão, presidente da comissão organizadora da peregrinação a Lacouture, que exprimiu o seu reconhecimento a todas as personalidades francesas e aliadas; Mr. Van Rullen, senador do Pas-de-Calais, que prestou homenagem aos antigos combatentes portugueses e aos mortos da batalha do Lys; Mr. Lantoine, cônsul de Portugal em Arras, que evocou a acção dos defensores do reducto de Lacouture; coronel aviador Pinheiro Correia, que recordou o sacrifício dos heróis da batalha do Lys; o general Ferreira Martins, que, em palavras sentidas, rememorou a epopeia dos combatentes portugueses e finalmente M. Phalempin, que por sua vez trouxe as homenagens do Governo aos heróis e aos mártires portugueses.

Depois da execução dos hinos nacionais português, belga, britânico e francês, as autoridades e as delegações dirigiram-se à igreja paroquial de Lacouture, a fim de assistirem à missa solene celebrada por intenção dos soldados portugueses e aliados da Grande Guerra. Antes, porém, foram oferecidas duas placas de bronze aos sr. General F. Martins e Coronel Bento Roma.

Monsenhor Régent, capelão militar das duas grandes guerras proferiu um comovente discurso, em que evocou o sacrifício e a memória dos mortos.

Durante a cerimónia religiosa, a «Harmonia Municipal de Estaires» interpretou alguns trechos de circunstância.

Terminada a missa, todas as pessoas foram ao cemitério comunal depôr ramos de flores no monumento aos mortos.

Em seguida, as autoridades e as numerosas delegações de antigos combatentes portugueses percorreram, em piedosa romagem, os cemitérios circumvizinhos, onde repousam os soldados portugueses, britânicos e franceses.

No cemitério português de Richebourg — L'Avoué, M. Coupet, administrador do concelho, recebeu o sr. general Ferreira Martins.

Nesse mesmo dia, à tarde, a peregrinação aos campos da batalha de Lacouture efectuou-se em Arras, em seguida à visita ao cemitério nacional de Lorette, onde os combatentes foram recebidos por M. Pirlet, chefe das sepulturas militares, e Monsenhor Perrin-Bispo de Arras, que proferiu uma alocução na basílica.

Depois, os combatentes portugueses concentraram-se junto do monumento aos mortos, em cuja base os srs. general Ferreira Martins e Óscar Cléret, adjunto do presidente do Município de Arras, colocaram ramos de flores, estando presentes a esta comovente cerimónia numerosas autoridades civis e militares e representantes das associações patrióticas de antigos combatentes e da Cruz Vermelha. Uma secção da Guarda Republicana prestou as homenagens de estilo bem como a banda de música dos sapadores-bombeiros.

Ali, após a troca de saudações e a assinatura do Livro de Oiro, foi oferecida uma taça de espumoso aos combatentes. A sala de recepção da Câmara Municipal mereceu a atenção dos visitantes, por se achar decorada com motivos alegóricos ao comércio, indústria e agricultura da região.

No dia 22, os combatentes seguiram para Paris e no dia 23 visitaram, de manhã, a convite da organiza-



RICHEBOURG — Homenagem no cemitério português aos nossos camaradas mortos na Flandres

ção *L'Accueil de Paris*, os monumentos e lugares mais interessantes da formosa capital da França, e à tarde, às 17,30, foram recebidos no «Hotel de Ville»,

pelo Conselho Municipal, a que preside o sr. Pierre de Gaule.

Às 19 horas o Comité France-Portugal (Amigos



RICHEBOURG — A filha de um combatente português depõe um ramo de rosas no cemitério dos portugueses

de Portugal) ofereceu uma taça de champagne, na "Maison Amérique Latine", aos combatentes e suas famílias, tendo assistido à recepção o sr. Ministro dos Antigos Combatentes. Nessa mesma noite, o Comité da Federação Internacional das Organizações de Antigos Combatentes ofereceu um banquete ao sr. general Ferreira Martins, que se fez acompanhar por seis antigos combatentes portugueses.

No dia 24, o Presidente da República Francesa, Mr. Auriol, recebeu, no Eliseu, quinze antigos combatentes, numa cerimónia muito simples mas muito significativa do apreço em que tem Portugal e a sua gente, tendo recordado, durante a nossa visita, a acção heróica dos soldados portugueses na primeira grande guerra e a amizade tradicional que une os dois países latinos.

Nesse mesmo dia, às 18,30 a União Francesa das Associações dos Combatentes—combatentes da Liberação e vítimas das duas guerras—recebeu na sua sede os antigos combatentes portugueses e pessoas de suas famílias, a quem foram prestadas calorosas homenagens.

No dia 25 os combatentes dirigiram-se, em passeio, a Versalhes, tendo um grupo pretendido visitar a Rainha D. Amélia que, por se encontrar doente, não os pôde receber.

De regresso a Paris, todos os combatentes reuniram-se, à noite, no Grand Hotel Suisse-Paris-Nice, num banquete de homenagem ao sr. general Ferreira Martins. A sala estava ornamentada com as bandeiras portuguesa e francesa. Houve discursos, falando

os srs. Dr. Sá Vieira, Coronéis Pascoal, Pinheiro Correia, D. Leonor Vieira, Major Canário e General Ferreira Martins. O serviço de protocolo foi entregue ao autor destas notas de reportagem.

O chefe da romagem anunciou, no seu discurso, que ficava nomeada uma comissão composta pelos srs. Dr. Sá Vieira, Coronel Bento Esteves Roma, Eng.º José Martins, Manuel Pedro da Silva e Carlos d'Ornellas, com o fim de se organizar nova homenagem no próximo ano.

Preside a esta comissão o sr. General Ferreira Martins.

Ao fecharmos estas notas rápidas de uma viagem a França, onde fomos prestar homenagem à memória dos soldados portugueses falecidos durante a primeira grande guerra, temos que felicitar a Comissão Organizadora pela sua feliz e patriótica iniciativa e pela escolha acertada do sr. general Ferreira Martins para presidir à peregrinação, apresentando também reconhecidos agradecimentos ao sr. Louis Lantoine, dedicado cônsul do nosso país em Arras e que prestou, na qualidade de antigo combatente, nesta peregrinação a Lacouture, os mais relevantes serviços aos seus camaradas portugueses.

Escusado será dizer que os antigos combatentes da Flandres deixaram na França imortal e amiga as melhores impressões, tendo acamarado connosco muitas dezenas de antigos combatentes portugueses que pela França se deixaram ficar e constituíram família.

Como nota final desta nossa reportagem, não devemos esquecer nem o interesse nem a acção do nosso velho e dedicado amigo Coronel Pinheiro Correia, Delegado, em Paris, da Liga dos Combatentes, e que, na verdade, foi incansável na organização das cerimónias oficiais levadas a efeito, com grande êxito, na capital da França.



PARIS — O Presidente da República Francesa, Mr. Auriol, cumprimenta os combatentes que são apresentados pelo Chefe da Missão

POR TERRAS DO ESTRANGEIRO

O turismo é uma franca universidade

A importância económica do turismo em França e a «FEIRA DE PARIS»

Os resultados obtidos na campanha turística de 1950, segundo o Comissário Geral do Turismo, ultrapassam em grande número os obtidos em 1929, considerada como o melhor período antes da guerra.

Conforme as primeiras cifras estabelecidas pelos serviços do referido Comissariado, 3.020.000 visitantes estrangeiros foram a França em 1950 e proporcionaram 350 milhões de dólares, dos quais 210 milhões aproximadamente em divisas estrangeiras.

Antes da última guerra, a França era visitada por um milhão de turistas estrangeiros (média dos anos 1920-1938), mas o recorde foi alcançado em 1929 com 1.900.000 visitantes. Até 1930 a França possuia o primeiro lugar entre os países turísticos. O número de turistas estrangeiros reduziu-se para 500.000 em 1935. A França baixou ao quinto lugar, atrás da Itália, Alemanha, Suíça e Áustria.



PARIS — A Rua de Rivoli



Um pavilhão da Feira de Paris de 1951

As desvalorizações posteriores do franco e a melhoria económica geral remediam esta situação, e em 1938 as entradas de estrangeiros alcançaram um milhão. Depois vieram os anos da guerra e da invasão, durante os quais a França ficou completamente isolada.

Liberado o país, a obra de reconstrução empreendida a tempo e horas pelo génio dos franceses obteve resultados importantes a partir de 1947, ano em que o número de estrangeiros chegados a França atingiu 850.000. Este número passou a 2 milhões em 1948, a 2.800.000 em 1949 e, como já se disse, a mais de 3.000.000 em 1950. Desde há três anos a França recuperou, pois, o seu primeiro lugar, como nos outros tempos.

Os turistas de 1950 gastam menos que antes da guerra, e não é para estranhar, tendo em conta o empobrecimento da Europa.

O milhão e novecentos mil turistas, no ano de 1929, gastaram em França à volta de 10.000 milhões de francos Poincaré, ou seja, o equivalente de uns 250.000 milhões de francos actuais, 130.000 francos por pessoa, como média. Em 1949, os 2.800.000 viajantes levaram a França de 90 a 100.000 milhões de francos actuais, ou seja, 35.000 aproximadamente por cada turista. Os números, embora provisórios, indi-

cados para 1950 (350.000.000 de dólares, ou seja, 122.000 milhões de francos) dão um gasto individual de cerca de 40.000 francos.

Convém fazer sobressair que a comissão de modernização do turismo havia fixado como objectivo para 1952 três milhões de estrangeiros e 400 milhões de dólares em divisas. O número foi alcançado já em 1950, embora o ingresso de divisas tenha sido um pouco inferior, o que indica o baixo poder de compra do visitante.

Os números falam e bem mostram como a França caminha, hoje como ontem, entre os países tão poucos que actualmente sabem e podem alimentar a extraordinária indústria de turismo. O espírito francês, criador e hospitaleiro, faz assim da França o alvo europeu dos enormes movimentos de turismo, que presentemente se verificam, dadas as inigualáveis facilidades de transporte e intercompreensão entre os povos.

E não queremos fechar este apontamento sem nos referirmos à FEIRA DE PARIS, a atracção que milhares de portugueses visitaram na 1.ª quinzena de Maio.

A Feira de Paris é a mais antiga das feiras de amostras da Europa Ocidental. Com efeito, a sua primeira apresentação, em 1904, renovou uma tradição que remonta ao Século VII, o qual fez de Paris o século das Feiras anuais, muito frequentadas até à Re-

volução Francesa. O Parque da Feira, embora atinja agora uma superfície de 450.000 m² revela-se insuficiente para acolher todos os industriais que desejam tomar parte na grande manifestação parisiense.

Em 1950 o número de expositores atingiu 10.500 compreendendo cerca de 1200 marcas estrangeiras. Foram a Paris mais de 2 milhões e meio de visitantes, entre os quais se registou a presença de 25.000 compradores representantes da maior parte das nações do globo e dos países da União Francesa.

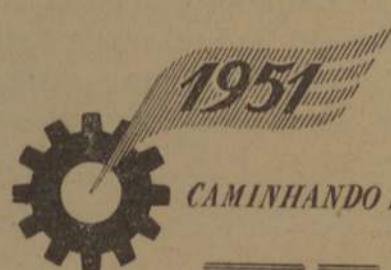
O conjunto dos pedidos de espaço, em Dezembro de 1950, ultrapassava largamente a superfície disponível e graças a algumas aquisições novas, o número de 10.500 foi este ano sensivelmente ultrapassado. A participação estrangeira foi abundante e de qualidade, estando representadas as seguintes nações: Austria, Bélgica, Grã-Bretanha, Hungria, Itália, Luxemburgo, Noruega, Pakistan, Países-Baixos, República Federal Alemã, República das Indias, Suécia, Tcheco-Eslováquia e Jugo-Eslávia. A participação da União Francesa com as suas produções exóticas e a sua apresentação originalíssima atraiu numerosos visitantes.

Seria impossível e fastidioso enumerar todas as secções da Feira: o catálogo compreendia centenas e centenas de rubricas.

No entanto, o renome da actividade francesa em todos os sectores elevou o país a um plano bem difícil de ser ultrapassado.



Feira de Paris de 1951. Alguns trabalhos de engenharia



CAMINHANDO PARA UMA VIDA MELHOR

FIP**FEIRA DAS INDÚSTRIAS PORTUGUESAS****Entrada 1\$00**

Com direito ao sorteio,
que se efectua ás 24 horas



A Feira abre ás 16 horas, funcionando até ás 0,30, mas as bilheteiras encerram-se ás 23 e 43, por motivo do sorteio, a que se habilitam todos os visitantes e que principia, pontualmente, ás 24 horas

Angelo G. Ramalheira
ENGENHEIRO

CONSTRUÇÕES, ESTUDOS E PROJETOS
DE ESTABILIDADE * BETÃO ARMADO



Avenida de Sidónio Pais, 14, r/ch. Esq.

Telef. 49313 — **LISBOA**

Delegação no **PORTO**:

Praça Filipa de Lencastre, 22

DESDE 1858**QUE A****Companhia Nacional de Navegação**

Contribui para o progresso e o prestígio do Império em todas as suas rotas marítimas



Pathé-Baby
Portugal, L.^{da}

Fornecedores de Material cinematográfico
sub-Standard para todos os fins

Aparelhos mudos e sonoros

ALUGUER DE FILMES

Laboratórios cinematográficos para filmes estreitos
Cópias Legendas Montagem

ESTÚDIOS PARA FILMAGENS

Modelos da classe — «PAX» e «GEM»
9,5 ou 16^{m/m}

PEDIDOS À

Pathé-Baby Portugal, Limitada

LISBOA

R. S. Nicolau, 22

PORTO

Rua Santa Catarina, 345



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 107, III série, de 11 de Maio, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

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 desta Direcção-Geral de 7 do corrente mês, o projecto da nova tarifa especial n.º 2 (passageiros — livres quílométricos), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 111, III série, de 16 de Maio, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de 8 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, os projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, da tarifa especial n.º 8 (passageiros — bilhetes de mercados locais) e de aviso ao público anunciador da tarifa.

O «Diário do Governo», n.º 119, III série, de 25 de Maio, 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 hoje, desta Direcção-Geral, o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aditamento aos quadros das distâncias quílométricas de aplicação nas linhas e ramais do Sul e Sueste, destinado a atribuir distâncias próprias ao apeadeiro de Montenegro, situado na linha do Sado.

O «Diário do Governo», n.º 122, III série, de 30 de Maio, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de 22 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, os projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, da nova tarifa especial de bilhetes para grupos de trabalhadores rurais, de pescadores e de operários e do aviso ao público anunciador da tarifa.

O «Diário do Governo», n.º 127, III série, de 5 de Junho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por

despacho de hoje de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses com o acordo da Sociedade Estoril, de aditamento à tarifa de reembolsos, alterando o artigo 4.º da mesma tarifa no sentido de ser estabelecido aviso de chegada e a respectiva cobrança.

Em conformidade com o disposto ao artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de hoje de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, os projectos da nova tarifa especial n.º 2-C (passageiros, bilhetes de fim de semana) e do aviso ao público anunciador da tarifa, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e bem assim o projecto de aviso ao público anunciador da tarifa apresentado pela Sociedade Estoril.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento aos quadros das distâncias de aplicação na linha da Beira Alta, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a atribuir distâncias próprias ao apeadeiro Noémi e a rectificar, como consequência, as distâncias de aplicação das paragens de Miuzela, Castelo Mendo e Malhada Sorda.

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 hoje desta Direcção-Geral, o projecto, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aditamento ao indicador geral do serviço que prestam as estações e apeadeiros, destinado a alterar o serviço que presta o apeadeiro de Pataias.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de hoje desta Direcção-Geral, os projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, do novo indicador geral do serviço que prestam as estações e apeadeiros e do aviso ao público destinado a anular os diplomas que regulam presentemente esta matéria tarifária.

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 hoje desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 1 (passageiros, bilhetes para comboios tranvias), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é alterado o artigo 11.º da tarifa no sentido de poderem ser transportadas, ao abrigo da mesma tarifa, bicicletas com motor.

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 30 deste mês desta Direcção-Geral, o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aditamento à tarifa internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e Espanha, prevendo preços de Barca de Alva e de Vilar Formoso para Madrid — Príncipe Pio, via Salamanca — Medina del Campo — Avila.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.^a o Ministro das Comunicações de 31 do corrente mês, o projecto, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses com o acordo da Sociedade Estoril, da nova tarifa especial n.º 8/108, de grande velocidade, de volumes de peso não superior a 20 quilogramas.

O «Diário do Governo», n.º 113, III série, de 18 de Maio, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Tendo a firma Manuel Castanheira Júnior, beneficiária do alvará de concessão mineira n.º 3:703, representado no sentido de lhe ser concedida licença para pesquisas no terreno do caminho de ferro entre os quilómetros 245.200 e 245.812 do ramal de Cáceres e tendo-se constatado que tais pesquisas não carecem de realizar-se a profundidade superior a 1^m,50, o que constitui um caso especial;

Considerando que o § 1.º do artigo 36.º do Decreto n.º 18:713, de 1 de Agosto de 1930, prevê que, em casos especiais possa diminuir-se a zona de protecção de 30 metros prevista no corpo do referido artigo;

Manda o Governo da República Portuguesa, ouvidas a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, concessionária do referido ramal, que a mencionada zona de protecção seja diminuída, no local indicado, para 6 metros e 4 metros, respectivamente dos lados esquerdo e direito daquele ramal.

O «Diário do Governo», n.º 114, II série, de 19 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 sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 1:135 metros quadrados, localizada entre os quilómetros 219,844.85 e 219,937,35 da linha do Sul, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

Esta parcela de terreno está situada na estação de caminho de ferro de Garvão, freguesia do mesmo nome, concelho de Ourique, distrito de Beja, e confronta a norte, nascente e poente com ferragial de José Sabino Sequeira e a sul com caminho de ferro.

O «Diário do Governo», n.º 115, II série, de 21 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 projecto para a construção de um reservatório de água no apeadeiro de Cedrim, da linha do Vale do Vouga, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 116, II série, de 22 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 duas parcelas de terreno com a superfície de 901^{m²},14 e 61^{m²},88, localizadas, respectivamente, entre os quilómetros,

219,937,35 e 219,996,85 e 219,985,62 e 220,007,12, da linha do Sul.

Estas parcelas de terreno, que se destinam à ampliação da estação do Garvão, estão situadas na referida estação, freguesia de Garvão, concelho de Ourique, distrito de Beja, e confrontam, a primeira a norte com José Sabino Sequeira, sul e nascente com caminho de ferro e poente com a estrada nacional n.º 389 e a segunda a norte com a estrada nacional n.º 389, a sul e nascente com o caminho de ferro e a poente com edifício da fábrica de moagem o terreno de Hermengarda de Brito Ramos.

O «Diário do Governo», n.º 119, II série, de 25 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 projecto de uma P. I. a construir ao quilómetro 72,134,08 da linha férrea do Vale do Vouga, junto à estação de Paradela, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 120, II série, de 26 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 sobrante 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 a norte e nascente com o caminho de ferro e a sul e poente com Manuel Pereira de Almeida.

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

Esta portaria substitui e anula, para todos os efeitos, as portarias de 29 de Agosto e 7 de Novembro de 1950 e 1 de Maio corrente, publicadas, respectivamente, no «Diário do Governo» n.ºs 207,263 e 105, 2.ª série, de 5 de Setembro e 11 de Novembro de 1950 e 9 de Maio de corrente.

O «O Diario do Governo», n.º 122, II série, de 30 de Maio, publica o seguinte:

Tendo em vista o § único do artigo único do Decreto-Lei n.º 26:495, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pelo interessado manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Comunicações, que se proceda à troca de duas parcelas de terreno do caminho de ferro com as superfícies de 54^{m²},955 e 227^{m²},140, situadas, respectivamente, entre os quilómetros 21,155,30 e 21,174,25 e 21,279,75 a 21,305,10 da linha de Lisboa a Sintra e Torres, declaradas sobrantes por portaria de 17 de Abril findo, publicada no «Diário do Governo» n.º 93 2.ª série, de 24 do mesmo mês, com o terreno confinante pertencente a Patrício Mendes Puga, e constituído também por duas parcelas de 156^{m²},72 e 125^{m²},375, localizadas, respectivamente, entre os quilómetros 21,174,25 a 21,219,50 e 21,279,50 a 21,279,75 da mesma linha.

Estas duas últimas parcelas confrontam, a primeira, a norte e nascente com Patrício Mendes Puga e a sul e poente com caminho de ferro e estrada nacional n.º 75-2.º e, a se-

gunda, a norte com caminho de ferro e a nascente com Patrício Mendes Puga.

O «Diário do Governo», n.º 124, II série, de 1 de Junho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 355 metros quadrados, localizada no lado direito da linha férrea de Leste, entre os quilómetros 7,500 e 7,520, 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 de Moscavide, concelho de Loures, distrito de Lisboa, e confronta ao norte, sul e nascente com Ministério do Exército e ao poente com caminho de ferro.

A supracitada parcela de terreno é cedida ao Ministério do Exército, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 125, II série, de 2 de Junho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 6:359 metros quadrados, localizada no lado esquerdo da linha férrea do Guadiana, entre os quilómetros 152,104,38 e 152,529,98, 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 de Matriz de Reguengos, concelho de Reguengos de Monsaraz, distrito de Évora, e confronta ao norte, sul e nascente com Manuel Francisco Murteira Júnior e ao poente com caminho de ferro.

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

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Conselho Superior de Obras Públicas

O «Diário do Governo», n.º 113, II série, de 18 de Maio, publica o seguinte:

AVISO

Para os devidos efeitos se publica a lista definitiva a que se refere o § único do artigo 21.º do Decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, referente ao concurso para promoção a engenheiro inspector superior de obras públicas, aberto por aviso do Conselho Superior de Obras Públicas, publicada no «Diário do Governo», n.º 274, 2.ª série, de 24 de Novembro de 1950, organizado pelo júri nomeado por portaria de 27 de Dezembro de 1950, publicada no «Diário do Governo» n.º 12, 2.ª série, de 15 de Janeiro de 1951.

Candidatos admitidos:

Abel Ferin Coutinho.
Alberto Saraiva e Sousa.
Alvaro da Silva Lima.
Alvaro Vieira Soares David.
António Rodrigo Pinto.
Carlos Manitto Ferreira Torres.
Carlos Pereira da Cruz.
Diogo Neff Sobral.
Eduardo de Azevedo Monteiro.
Eduardo Pio Soares Leite.

Eugénio de Campos Amaral.
Fernando César dos Santos Silva.
Francisco José Pedroso.
Germano Joaquim Venade.
Henrique Augusto das Neves Cabral.
João Pedro da Costa.
João Pedro de Melo Quintela Saldanha.
João Rangel de Lima.
João de Saldanha Pimentel Rolim.
Joaquim Barata Correia.
José Pais de Almeida Graça.
José Saraiva Vieira de Campos.
Leo Muginstein.
Luís Gonçalves da Costa Novais.
Manuel Vieira de Campos de Carvalho.
Mariano de Sousa Pires.
Mário Dias Trigo.
Mário Martins.
Raul de Mesquita Lima.

Conselho Superior de Obras Públicas. 15 de Maio de 1951. — O Presidente, Duarte Abecasis.

O «Diário do Governo», n.º 114, III série, de 19 de Maio, publica o seguinte:

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

Capital 20:000.0000

Sede Social: Calçada do Duque, 20 — LISBOA

Por ter sido publicado com inexactidões no «Diário do Governo» n.º 113, 3.ª série, de 18 de Maio de 1951, de novo se publica o seguinte:

Assembleia geral extraordinária dos Srs. Accionistas

Nos termos do artigo 37.º dos estatutos desta Companhia, aprovados pelo Decreto n.º 36:445, de 31 de Julho de 1947, é convocada a assembleia geral extraordinária dos Srs. Accionistas possuidores de um capital igual ou superior a 10.000\$, segundo os preceitos do artigo 29.º dos mesmos estatutos, para se reunir em Lisboa, na estação do Rossio, 1.º andar, no dia 7 de Junho próximo futuro, pelas 15 horas.

Ordem do dia

a) Tomar conhecimento das bases para a concessão única constantes do Decreto-Lei n.º 38:246, publicado no «Diário do Governo» u.º 90, 1.ª série, de 9 deste mês, e decidir qual a atitude da Companhia em face das ditas bases;

b) Deliberar acerca da operação financeira prevista no Decreto-Lei n.º 38:244, publicado no «Diário do Governo» n.º 90, 1.ª série, de 9 deste mês, discutindo e votando emissões de obrigações até ao montante de 350:000.000\$ e tomando todas as mais decisões julgadas convenientes;

c) Introduzir nos estatutos as modificações que forem consequência da concessão, nomeadamente a alteração do texto dos artigos 1.º, 2.º, 3.º, 8.º, 45.º, 48.º, 49.º e 51.º, a eliminação total ou parcial dos artigos 47.º e 50.º e o aditamento de dois artigos novos;

d) Alterar outros artigos cuja modificação se julgue conveniente, nomeadamente os artigos 4.º, 12.º, 13.º, 15.º, 17.º, 20.º, 24.º, 29.º, 30.º, 38.º e 39.º

Para os Srs. Accionistas poderem tomar parte nesta assembleia geral devem as acções nominativas ter sido averbadas até ao dia 7 do corrente, inclusive, e as acções ao portador ter sido depositadas, até às 17 horas e 30 minutos do dia 23 do corrente, nos seguintes lugares;

Em Lisboa: na sede da Companhia e no Banco Fonseca, Santos & Viana;

No Porto: na filial do Banco Lisboa & Açores.

Os bilhetes de admissão à assembleia geral serão passados pelo conselho de administração da Companhia, em vista das acções averbadas ou dos recibos dos depósitos das acções ao portador.

A assembleia constitui-se e poderá validamente deliberar, nos termos dos artigos 28.º a 42.º dos estatutos.

Lisboa, 17 de Maio de 1951. — O Presidente da Mesa da Assembleia Geral, António Júdice Bustorff Silva.

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÓEM-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: 26317

L I S B O A
P O R T U G A L**NOGUEIRA, Limitada****L I S B O A :**R. dos Douradores, 107-1.º
Telef. PBX 21381-82**P O R T O :**Rua do Almada, 134-136
Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

S. A. DES FORGES-USINES & FONDERIES DE HAINES 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 & LAMINOIRES 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 COMPUTEURS** — 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 os 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.**Avenida Palace Hotel**

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»

Telefones 3 0154-3 0157 — LISBOA

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

**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 PINHEIROS)

TELEFONE: 6 2430



Para impermeabilização de Paredes, Fundações, Rebocos, etc.

EMPREGUE

Cimento «LIZ» — Hidrofugado «N»

Um produto nacional que substitui com vantagens técnicas e económicas todos os hidrófugos conhecidos

EM SACOS DE PAPEL DE 50 QUILOS

Peçam instruções para o seu emprego

SEDE:

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

VINHOS

DE

COLARES

V. S.

VISCONDE SALREU

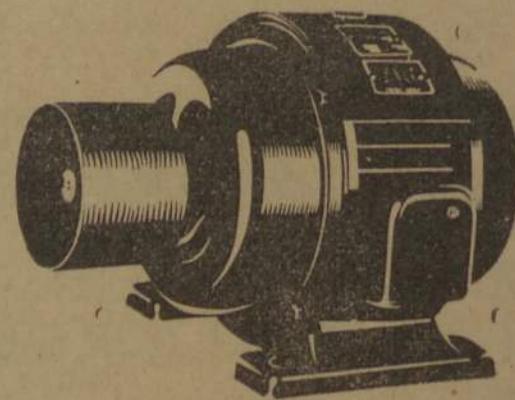
GRANDES CAVES EM COLARES
O MELHOR ENTRE OS MELHORES

—*—

VINHOS VERDES DA MARCA
«CASAL DA SEARA»

—*—

D. J. SILVA, L.^{DA}
Rua Barata Salgueiro, 15-1.^o
L I S B O A — Telefone 47154



MOTORES ELECTRICOS

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

DISJUNTORES

ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA
ALTA E BAIXA TENSÃO

Sociedade Luso Eléctrica, L.^{da}

11, CALÇADA DO MARQUEZ DE ABRANTES, 13

Telef. 60331

LISBOA

CORRENTES RENOLD



A transmissão mais prática

ECONOMIA DE ESPAÇO

—ECONOMIA DE FORÇA—

TRANSMISSÃO POSITIVA

com cerca de 99% de eficiência

■ FUNCIONAMENTO SUAVE

■ LONGA DURAÇÃO

HARKER, SUMNER & C.^A, L.^{DA}

14, LARGO DO CORPO SANTO, 18

LISBOA

152, RUA JOSÉ FALCÃO, 156

POR T O

LIVRARIA LUSO-ESPAÑOLA, L.^{DA}

Rua Nova do Almada, 88 — LISBOA
TELEFONE: 24917

Rua do Carmo, 20-A-1.^o — PORTO
TELEFONE: 24076

Rua da Sofia, 78-1.^o — COIMBRA
TELEFONE: 2799

Junqueras, 8 — BARCELONA
EDIFÍCIO DARKE

Avenida 13 de Maio, 23 — Sala 414
RIO DE JANEIRO

LIVROS TÉCNICOS
Sobre ENGENHARIA, CAMINHOS DE FERRO, etc.

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA
E PASSAGEIROS



CARREIRAS PARA:

AFRICA OCIDENTAL
E ORIENTAL, BRASIL
E AMÉRICA DO NORTE



Escritórios:

LISBOA — Rua de S. Julião, 63
Telefones 30131 a 30138

PORTO — Rua Infante D. Henrique, 9
Telefone 22342

Henrique Barbosa & C.^a

Exportadores dos afamadíssimos azeites, frutas verdes, azeitonas, figos secos, nozes e amêndoas da marca «Borboleta».



Exportam também castanhas verdes, sardinhas frescas e em conserva, polvo fresco, queijo da serra, grão, cominhos, alfazema, etc., etc..

Armazéns em
Vila Franca de Xira, Sacavém e Poço do Bispo

Escrítório em Lisboa

Rua da Madalena, 53-1.^o — Teléf. 24762
Armazém: Poço do Bispo — Teléf. 39-094

Fundações Franki

ESTACAS FRANKI

moldadas no terreno por compressão

ESTACAS FORUM

moldadas no terreno por perfuração

ESTACAS MEGA

cravadas por meio de macaco hidráulico

SONDAGENS GEOLÓGICAS

Construções civis — Obras públicas — Betão armado

Sociedade Construtora Portuguesa, L.^{da}

(SOCOPOL)

PRAÇA DA ALEGRIA, 20, r/c.

LISBOA — TELEF. 27456

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 MATERIAIS 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, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

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

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

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA



Não revela somente quem oferece um elegante 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
OFFSET
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L.^{da}

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

Para beber um bom café
prefira sempre os cafés de:

**CABO VERDE
SÃO TOMÉ
ANGOLA
TIMOR**

Que figuram entre
os melhores do Mundo

Telefone 300

JOSÉ BENTO PESSOA, L. da

Fábrica de Cal Hidráulica «FIGUEIRA-MONDEGO»

Fábrica e Escritório :

Encosta da Salmanha

Figueira da Foz

**Companhia de Carvões
e Cimentos do Cabo
Mondego**Exploração do «Couto Mineiro do Cabo Mondego
e Indústrias Anexas»

Fábricas de:

- Cimento Portland Artificial
- Cal Hidráulica

//

Sede:**Avenida dos Aliados, n.º 41-3.º — PORTO****Telefones 26267 — 26268****Gualdino Augusto Carqueja**

Amêndoas em miolo para consumo e exportação em qualquer quantidade

(Douro) FELCAR

EMPRESA ALFANDEGUENSE
 Transportes de passageiros entre Moncorvo e Alfândega da Fé, carros de aluguer de mercadorias e passageiros

SEDE**Alfândega da Fé**

Telefone n.º 4

FÁBRICA DE PAPEL DE ANTUÃ*M. M. de Castro Lopes*

Papelão, papel de embrulho e sacos de papel

ADUBOS E MOAGEM DE OSSOChamadas ao telef. 42
(O. DE AZEMÉIS)**CUCUJÃES**
(MOINHOS)**Fábrica de Metros Articulados «Semog»**

— DE —

José Maria Gomes dos Santos Júnior

COM SECÇÕES DE:

METROS ARTICULADOS — MOLAS PARA
PRENDER ROUPA — ASSENTOS PARA
INSTALAÇÕES SANITÁRIAS — TACOS
PARA PLAQUÉ — ESTORES «SEMOG»
REPRESENTAÇÕES

Ribeira S. João da Madeira — Telefone 308

CUCUJÃES**INDUSTRIAIS!****COMERCIANTES!****EXPORTADORES!**

Estamos à vossa disposição para vos fornecer ESTANHO METAL.

Gracas à nossa instalação de fundição eléctrica moderna, única em PORTUGAL,

Nós podemos fornecer-vos o melhor ESTANHO, garantindo uma pureza superior a 99,85% — MARCA FERRAN.

Electrometalúrgica Franco-Portuguesa, L. da

Mangualde — Gare

Telefone 6244-Mangualde

End. teleg. EMBEL — Mangualde

fone : 98
Telegramas: FÉLTROS
Apartado : 9

Fábrica de Feltros Alçada, L. da**Feltros Industriais**

Escritório e Fábrica :

Estrada de S. João

OVAR

José Abrantes Ferreira, Sucs. L.^{da}

CASA FUNDADA EM 1885

Ferragens, drogas, tintas e vidros, colchoaria, telha, cal,
papelaria e miudezas, material eléctrico, camas de ferro e
fogões — AGENTES DO CIMENTO LIS

69, Avenida Sacadura Cabral, 71 — Telefone 33 — PENAFIEL

Rodrigo da Costa Babo & C.^a, Suc.^{res}

CASA FUNDADA EM 1861

ARMAZENS DE MERCEARIA, AZEITE, CEREALIS E VINHOS
CORRESPONDENTES DE BANCOS E COMPANHIAS DE SEGUROS

LUZALITE PENAFIEL TELEF. 34

MAGOSA

OFICINA DE REPUXAGEM E FUNDIÇÃO
FABRICO DE TODOS OS TIPOS DE CANDEEIROS ELÉTRICOS, FOGÕES, FERRAGENS,
E CROMAGEM, ETC.

Manuel Gomes das Santas

TELEFONE 114

Rua 16—1123/27

ESPINHO

DEPÓSITO DE FRUTAS Luiza Nogueira

VENDAS POR JUNTO E A RETALHO
Legumes das melhores qualidades

Mercado Municipal, 58 - Telef. 304 — ESPINHO

MATOS & IRMÃO

Especialidade em fogações, Caladinhos, Pastéis de várias qualidades
e pão de ló, Completo sortido de doces e biscoito para chá —
ASSEIO E HIGIENE — ENTREGA AO DOMICÍLIO
Rua 18, 953 a 957 ESPINHO

ARMANDO DE SOUSA REIS

Depósito de materiais de construção — Serviços de construção civil
Esmaltes Holandeses «NAVALINE»
RUA 18-835 ESPINHO

A sair em BREVE

NOVA EDIÇÃO DO 2.º VOLUME DO

Manual do Viajante em Portugal

MUITO ACTUALIZADO

Pedidos a esta Redacção



CONSTRUÇÕES
ELÉCTRICAS
VITÓRIA
DE
HILÁRIO RODRIGUES

Casa especializada em
mecânica e electricidade,
aparelhagem eléctrica
para alta e baixa tensão,
«chauffage» eléctrica e
material estanque para
bordo, aparelhagem para
sinalização, quadros e
«coffrets», estanques

RUA DO CURA, 24
TELEFONE 61642
LISBOA

BERKEL

Básculas automáticas

Cortadoras de Fiambres

Balanças semi-automáticas e automáticas

BERKEL

com as suas Fábricas da Holanda e da Bélgica produz os melhores aparelhos da
especialidade

BERKEL

a marca que todos: Agricultores — Comerciantes e Industriais devem examinar detalhadamente e experimentar antes de
comprar

BERKEL

Vendas e Serviço Técnico

3 — Travessa da Escola Araújo — 5

End. Tel.: Lekreb Lisboa Telef.: 48905

Sociedade Fornecedora de Gelo Leta

R. D. Estefânia 205

Venda de gelo

Distribuição directa a casa dos Clientes

Pedidos ao telefone 50.115

LISBOA