

5.º do 64.º Ano

Lisboa, 16 de Maio de 1951

27 JUN 1951

Número 1522

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

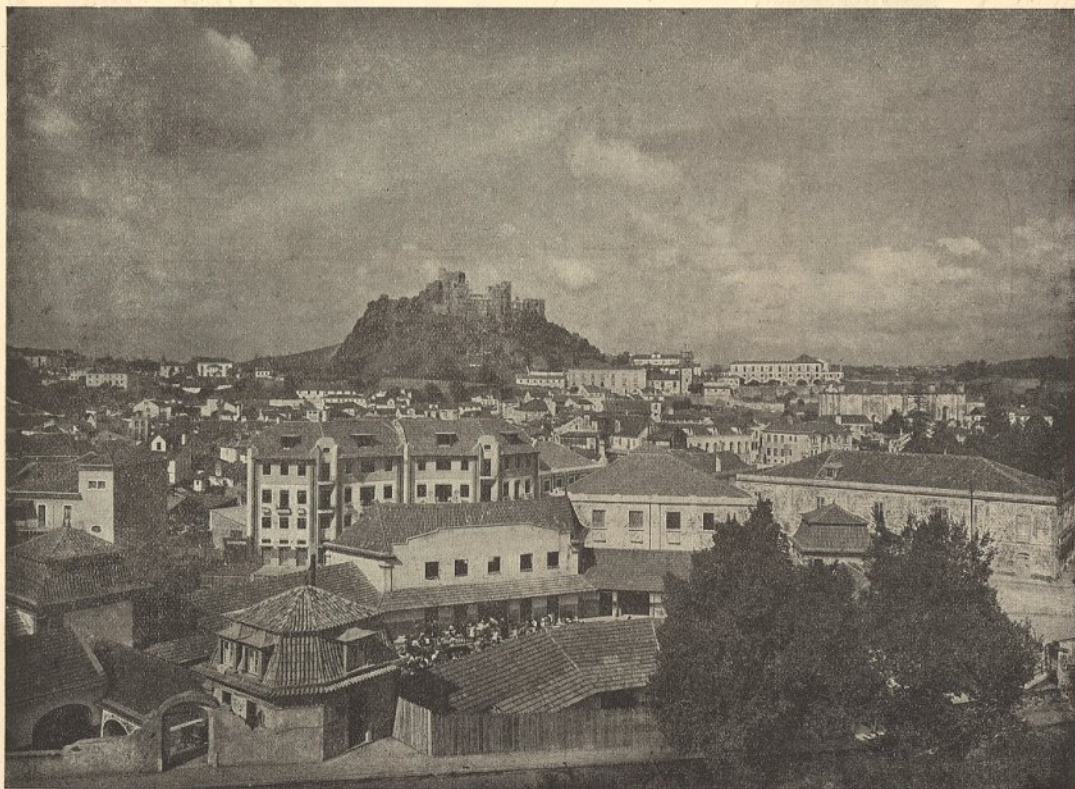
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



LEIRIA—Vista geral



TOSSE ?

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

GOTAS

XAROPE

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1924
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos) 1904

Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194

Delegado em Espanha: JUAN B. CARRERA, Apartado 4069, Madrid

1522



16 — M A I O — 1 9 5 1



ANO LXIV

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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.º 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 MONTÈS
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGULAR
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO

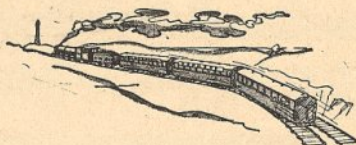
COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHANS



S U M A R I O

Coordenação dos Transportes Terrestres	103
Festa anual do Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro	112
Há 50 anos	112
Serviços culturais dos Estados Unidos da América	112
Espectáculos	112
Visita de ferroviários suíços a Portugal	113
Parte Oficial	114
«Inválidos do Comércio»	115
Jardim Zoológico	115
Publicações recebidas	115



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 de 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 ás 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, e necessário que um se estenda aonde o outro não puder chegar, que entre si se concentrem 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 unicamente 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 responderem 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 á Assembliea Nacional uma proposta de lei de cordenação 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 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 sobroraria, 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 — Á nova empresa incumbem 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, do 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 trespassse 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 à C. P. por alvará de 1.887, mas esta empresa arrendou ou subconcedeu a sua exploração, em 1918, à 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 trespassse 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, effectuá-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 às linhas existentes, e na alínea *b*), quanto às que de futuro se construirem e devam considerar-se complementares do sistema actualmente em exploração.

Embora a lei seja omissa quanto às 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 às 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 dévidas —; 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 reapetrechamento 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 duma 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 devidamente 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 conseguí-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

Eslarecida 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 applicável ao material fixo, passando, como este, a fazer parte do domínio público.

As razões que justificaram o regime actual parece 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 suportar a um exercício a despesa correspondente, a qual então se parecerá mais com as de 1.ª 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 edificios, de duração praticamente indefinida, desde que sejam regularmente reparadas.

Mas a base XVI vai mais longe: obriga a constituição, ainda á 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 á 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	TRAPEGO		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, noutros, 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 «deficits» 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 «deficit» 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 «deficits» resultam do aumento dos encargos aliado a uma baixa das receitas.

O Governo Belga adoptou medidas enérgicas 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. Está, 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 duma crise económica geral senão na me-

didada 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 pós-guerra, a verdade é que, ainda assim, é superior ao 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 nalguns 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, duma 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 e de acordo com 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 da 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 embaraço 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	<u>26.250</u> 351.820

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 expressas apenas de uma normal actividade administrativa — e adquirir aquele equipamento.

É 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 à 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 à Companhia nas responsabilidades desta para com o pessoal no tocante às reformas e pensões, conforme consta do n.º 3 da base XVIII.

Reduz-se assim às 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.

(Conclui no próximo número)

Festa anual do Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

A REUNIÃO DESTE ANO REALIZOU-SE EM SINTRA

COMEMORANDO o 32.º aniversário do seu regresso a Portugal, os antigos combatentes do B. de Sapadores de C. de Ferro, que na Guerra de 14 fizeram parte do corpo expedicionário a França, reuniram-se este ano, numa grande festa de confraternização em Sintra, para onde se deslocaram no passado dia 6, em autocarros, que, seguindo por Cascais, lhes proporcionaram uma encantadora viagem.

Cerca de trezentas pessoas, entre oficiais, sargentos, cabos e soldados tomaram parte no passeio e na Festa, aos quais se juntaram, a convite da respectiva Comissão organizadora, alguns representantes da Imprensa.

A banda do Ateneu Ferroviário, que os aguardava, executou, à sua chegada, alguns trechos, seguindo depois os excursionistas para a Câmara Municipal, onde foram recebidos pelo respectivo presidente, sr. eng.º Carlos Santos e vereadores visconde de Asseca, presidente da Junta de Turismo e outras entidades de relevo.

Em seguida organizou-se um cortejo que se dirigiu ao Monumento aos mortos da Grande Guerra.

Após o sr. general Raúl Esteves ter deposto junto ao Monumento dos Mortos da Grande Guerra um ramo de flores e todos os presentes terem guardado um minuto de silêncio em homenagem aos que caíram no campo de batalha, realizou-se no Casino de Sintra um almoço a que presidiu o sr. general Raúl Esteves, ladeado pelos srs. tenente-coronel Luís de Moura, Presidente da Câmara, tenente-coronel Cortês Lobão, major Leal de Faria, Visconde de Asseca e oficiais do antigo batalhão.

Na numerosa assistência viam-se ainda os srs. engenheiros Salema Garção, Carlos Alves, D. Rodrigo Pimentel e Penha Garcia.

Aos brindes, usaram da palavra os srs. major Arsénio de Rosa Bastos, major Leal de Faria, que propôs um minuto de silêncio em homenagem à memória do falecido Chefe do Estado, tenente-coronel Cortês Lobão, eng.º Carlos Santos, Victor Pereira da Silva, Pedro de Freitas, um representante do «Jornal de Sintra», e por último o sr. general Raúl Esteves, que pôs em relêvo o significado da festa.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Maio de 1901)

Linhas portuguesas

Famalicão e Guimarães — O Ministro das Obras Publicas mandou a informar á Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro uma reclamação sobre a pretendida construcção de um caminho de ferro de Famalicão a Guimarães, em opposição ao parecer, inteiramente favoravel, da Liga Agraria do Norte.

Cintra-Cascais — Foi ha dias entregue as sr. chefe da exploração da Companhia Real, um abaixo assignado dos moradores das localidades servidas pela linha de Cintra, pedindo-lhe que empregue todos os esforços para que os comboios d'aquella linha liguem com os da linha de Cascaes em Campolide, a fim de que os passageiros possam ir tomar banhos em qualquer ponto da linha de Cascaes, sem terem necessidade de ir á estação do Rocío.

SERVIÇOS CULTURAIS DOS ESTADOS UNIDOS DA AMERICA

Inaugurou-se no dia 12 de Abril passado, em Lisboa, na Avenida Duque de Loulé, n.º 39, uma exposição de Artes Gráficas e ao mesmo tempo as novas instalações da Biblioteca de Livros Americanos, que, a partir do dia seguinte, ficou aberta ao público, o qual passou a possuir um novo meio de cultura, cujas vantagens são bem patentes.

A exposição de livros demonstrou o alto progresso das indústrias gráficas americanas, a boa orientação editorial e a expansão do livro, natural num país sem analfabetos. Era com alegria que se contemplavam as obras, bem encadernadas, acerca dos mais diversos assuntos, demonstrativos do desenvolvimento da cultura americana. Assistiram diversas individualidades, entre elas um representante do sr. Ministro da Educação Nacional e o sr. Embaixador dos Estados Unidos.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — As 21 — «Lisboa é coisa boa».
EDEN — As 21,30 — «Crepúsculo dos Deuses».
OLIMPIA — As 14,30 e às 21 — «Beleza Selvagem».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Visita de ferroviários suiços a Portugal

POR iniciativa e organização do «Boletim da C. P.» um grupo de ferroviários portugueses visitou, o ano passado, a Suíça. Em retribuição dessa visita, chegaram a Lis-

boa, no dia 1 de Maio, no «Sud-Express», 24 ferroviários daquele país. Escusado será dizer que na estação do Rossio tiveram uma recepção entusiástica, não só por parte dos seus camaradas portugueses, que ali foram aguardá-los em grande número, como por parte, também, de quantas pessoas se encontravam na «gare», pois os 24 ferroviários suíços, que formam o grupo coral «Jodler Club Tell», famoso e conhecido em quase toda a Europa, mal desceram do comboio entoaram uma das suas mais belas canções.

Entre as pessoas que aguardavam o grupo coral viam-se os srs. A. Brougnon, Director do Turismo Suíço, e António Montês, chefe dos Serviços de Propaganda da C. P..

O grupo exibiu-se, sempre com êxito excepcional, no Casino do Estoril, no Teatro da Trindade e nas Caldas da Rainha.

Os nossos distintos visitantes durante a sua estadia em Portugal foram alvo de várias homenagens e demonstrações de simpatia e apreço.

Na Cantina dos Ferroviários de Lisboa-R. foilhes oferecido um almoço, ao qual presidiu o sr. Eng.º Branco Cabral, secretário geral da C. P., vendo-se na mesa de honra Mr. Tritten, secretário do Presidente do Conselho de Administração dos

C. F. F., Mr. Armand Brougnon, director do Centro Nacional Suíço do Turismo, António Montês e outros distintos funcionários da C. P.

Os ferroviários suíços visitaram as oficinas do

Barreiro, onde lhes foi oferecido um vinho de honra, e entre os passeios que lhes foram proporcionados contam-se a volta a Lisboa e uma excursão, em autocarro, a Óbidos, Alcobaca, Nazaré, S. Martinho do Porto e Caldas da Rainha, onde se exibiram.

Em toda a parte os nossos hóspedes foram sempre òptimamente acolhidos e aplaudidos, recebendo assim uma prova da hospitalidade portuguesa.

Por sua parte, os ferroviários do nosso País tiveram a feliz oportunidade de testemunhar pelos seus camaradas suíços o seu vivo apreço e a sua sincera simpatia.

É com estas viagens que as amizades dos povos se fomentam e alicerçam em bases mais sólidas. A Suíça é uma nação amiga desde velha data e por quem os portugueses sempre tiveram admiração.

Há que felicitar o «Boletim da C. P.» pela iniciativa de ter contribuído para a vinda a Portugal do grupo «Jodler Club Tell», cujos vinte e quatro componentes levaram do nosso país as mais gratas recordações.

Os dias de primavera que fizeram durante a sua estadia, proporcionaram aos nossos visitantes uma visão maravilhosa dos encantos das nossas paisagens e dos nossos recursos turísticos.



Alguns dos componentes do «Jodler Club Tell»



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 89, III série, de 18 de Abril, 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 11 do corrente mês, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a substituir o aviso ao público Te. n.º 26, de 18 de Julho de 1950, concedendo reduções, mediante determinadas condições, nos preços de transporte, no regime de vagão completo, de barita em pedra ou em pó e minério de manganesio não designado.

O «Diário do Governo», n.º 101, III série, de 4 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 desta Direcção-Geral de 26 do corrente mês, o projecto do 1.º aditamento à tarifa especial n.º 1-C, passageiros, de bilhetes de vaneio em praias ou estâncias de águas ou de repouso, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é incluída a estação de Caminha e eliminadas as estações de Alvega Ortiga e Belver da relação das estações que servem praias de banhos ou estâncias de águas ou de repouso.

O «Diário do Governo», n.º 93, II série, de 24 de Abril, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que sejam declaradas sobrantes duas parcelas de terreno, com as superfícies respectivamente de 54^m2,955 e 227^m2,140, localizadas entre os quilómetros 21,155,30 a 21,174,25 e 21,279,75 a 21,305,10 da linha férrea de Lisboa a Sintra e Torres, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de Belas, concelho de Sintra, distrito de Lisboa, e confrontam: a primeira, ao norte com o caminho de ferro e Patricio Mendes Puga, ao sul com a estrada nacional n.º 75-2.ª, ao poente com a estrada nacional n.º 75-2.ª e caminho de ferro e ao nascente com Patricio Mendes Puga; a segunda, ao norte e sul com o caminho de ferro e Patricio Men-

des Puga, ao poente com o caminho de ferro e ao nascente com Patricio Mendes Puga.

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 423^m2,45, localizada entre os quilómetros 21,279,75 e 21,318,20 da linha férrea de Lisboa a Sintra e Torres, 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 Belas, concelho de Sintra e distrito de Lisboa, e confronta ao norte e nascente com Patricio Mendes Puga e caminho de ferro e ao sul e poente com o 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.

*Barbeiro às ordens...
de graça!*



Por mais inacreditável que possa parecer, uma das maiores barbearias de Lisboa, senão mesmo a maior, não cobra um centavo pelos serviços que presta.

É este o caso da barbearia da Carris privativa do Pessoal do Movimento que, trabalhando em directo contacto com o Público, se deve sempre apresentar em condições que o não desmereçam no conceito dos milhares de passageiros com quem lida todos os dias. Vinte e sete barbeiros contribuem para a boa apresentação de três mil fiscais, expedidores, revisores, motoristas, condutores, guarda-freios, agulheiros e serventes de via.

Durante o ano passado, fizeram-se nesta barbearia 155.182 barbas e 35.319 cortes de cabelo, em média 500 barbas e 113 cortes de cabelo por dia.

O trabalho prestado na Barbearia da Carris representa uma das actividades que, dentro da sua organização, contribui para que os seus serviços de transporte sejam postos condignamente

«AO SERVIÇO DE LISBOA»

2

Série de resenhas, por meio das quais a C. C. F. L. o porá ao corrente de alguns aspectos da sua organização, necessária para proporcionar ao Público um serviço eficiente de transportes.

COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

“Inválidos do Comércio”

O seu XII Aniversário

Na Estrada do Desvio, ao Lumiar, quase no limite da circunvalação da cidade, existe uma propriedade urbana com parte rústica, antiga quinta do Outeiro, onde, a partir de 3 de Abril de 1938, se instalou a benemérita instituição da Casa de Repouso dos Inválidos do Comércio, transferida duma casa solarenga situada no Paço do Lumiar. Foi na parte da cidade, que aguarda ainda a extraordinária transformação que Lisboa tem sofrido com o Estado Novo, pelo que mantém ainda um aspecto tranquilo e bastante campezino, que os representantes da Imprensa a visitaram, a 14 de Abril do corrente ano, numa amável recepção que lhes foi oferecida.

Delicadamente atendidos por toda a Direcção, começou a visita por um alegre, higiénico e bem construído pavilhão com quartos de 4 camas, estando adiantada uma nova construção para 64 pessoas. No jardim um busto recorda Alexandre Ferreira, impulsor da instituição, da qual têm sido beneméritos importantes Manuel António Dias Ferreira, D. Joaquina Dias Ferreira e, actualmente, o sr. Ricardo Covões. Percorrem-se salas e quartos, tudo pintado a cores claras, seguindo-se a quinta bem tratada com criação, coelhos, porcos, vacarica moderna e limpa, lavandaria e garagem.

No refeitório amplo foi servida uma merenda, onde usou da palavra o 1.º Secretário da Direcção, sr. Ricardo Marques, que fez em termos elevados o elogio da Imprensa, demonstrando a sua importância, agradecendo o sr. Luís Ferreira, que se mostrou satisfeito por ver uma instituição tão progressiva. O internado, sr. Artur Vieira Bastos, manifestou o seu reconhecimento pelos benefícios recebidos e pela oferta de dois livros do sr. dr. Herlander Ribeiro «A Alma Chinesa» e «O Pensamento do Trabalhador». Seguiu-se o sr. Justino Pinheiro Machado, que explicou os fins da instituição, falando em nome dos «Ecos de Belém» o sr. António Baptista Vieira, que agradeceu o convite e se referiu elogiosamente ao ilustre benemérito sr. Francisco Duarte Resina.

Depois, atravessando a estrada, entrou-se numa pequena quinta em que está bem instalada a secção feminina, levando vida tranquila, sossegada e familiar as senhoras internadas, projectando transformar-se num novo pavilhão a edificar.

Saindo da instituição «Inválidos do Comércio», tem-se a sensação muito agradável de uma organização destinada a praticar o bem, a assistência e a caridade.

Jardim Zoológico

Voltou a Primavera e, com ela, voltou a florir, como numa apoteose, o Roseiral do Jardim Zoológico. É um espectáculo maravilhoso para todas as pessoas que visitam o mais formoso parque de Lisboa.

Para o admirar e tomar fé dos novos melhoramentos introduzidos no nosso «Zoo», que se apresenta cada vez mais belo, muitos foram os convidados pelo seu Conselho de Administração que, na tarde de 1 de Maio, ali foram, e onde, com a gentileza do tempo, foram recebidos pelo ilustre Professor sr. Fernando Emídio da Silva e sua esposa. Entre os convidados encontrava-se o Professor Leduc, da Faculdade de Direito de Paris, ali saudado, à hora do chá, no elegante restaurante, pelo seu amigo Dr. Fernando Emídio da Silva e pelo coronel Pereira Coelho, subdirector do *Diário de Notícias*, que, na sua qualidade de jornalista ilustre, falou em nome dos representantes da Imprensa, ali, mais uma vez reunidos, e mais uma vez cumulados de deferências e atenções.

Entre os melhoramentos inaugurados no Jardim Zoológico figura a remodelação do Restaurante Popular da Mata, um dos recantos mais pittorescos do parque.

Chegou a Primavera — e quem quiser vêr e admirá-la de mais perto e aspirar, a plenos haustos, o perfume das suas rosas — não terá mais que tomar o caminho das Laranjeiras e apear-se à porta do Jardim Zoológico.

Publicações recebidas

Centro de Cardiologia Médico-Social de Coimbra (Suas actividades durante o ano de 1950)

Recebemos do benemérito «Centro de Cardiologia Médico-Social de Coimbra», dirigido pelo Dr. João Porto, um opúsculo, muito interessante, sobre as suas actividades durante o ano de 1950.

Inaugurado em 17 de Maio de 1941, este Centro tem prestado relevantes serviços, desempenhando por isso um grande papel social.

O sr. Dr. João Porto, ao abrir o opúsculo, advoga a necessidade de se criar o Instituto de Assistência Nacional aos Cardíacos.

O seu apelo bem precisa de ser ouvido e atendido.

História da Tauromaquia

Está em distribuição o 11.º fascículo desta magnífica publicação, que Rogério e Leão Penelo, com a colaboração artística de Jayme Duarte de Almeida, organizaram em boa hora. Trata-se, com efeito, de uma obra de grande interesse, em que não faltam excelentes gravuras e reproduções, em tricromia, de quadros célebres.

Quando os editores de Lisboa, Porto e Coimbra se queixam da falta de compradores para os seus livros, os organizadores desta valiosa «História da Tauromaquia» podem orgulhar-se de terem despertado o público do seu tradicional marasmo. Com efeito, esta obra está constituindo — e bem o merece — um grande êxito editorial.

CHOCOLATE NELIUS

**O MELHOR
MAIS CARO
MAIS NUTRITIVO**

UM PRODUTO DA FAVORITA

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Kms.

Capital: Esc. 13:500.000\$00 (ouro) ou £ 3.000.000

ENDEREÇO TELEGRÁFICO

LOBITANGA { LISBOA
LOBITO
LONDRES

O MAIS CURTO CAMINHO
ENTRE A EUROPA E A
ÁFRICA CENTRAL

ESCRITÓRIOS:

SEDE: Largo do Barão de Quintela, 3-1.º — LISBOA

TELEPHONE: 30978

COMITÉ DE LONDRES: Princes House —

95, Gresham Street, Londres E. C. 2

DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO: LOBITO (Angola)



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 GONDES DE PINHEL)

TELEPHONE: 62430

FINALMENTE
CHEGARAM NOVAS REMESSAS DA
The Red Hand Compositions Co - Londres

Tintas inglesas
anticorrosivas
e decorativas



RED HAND

MARCA REGISTRADA

AGENTES E DEPOSITÁRIOS:

D. A. KNUDSEN & CO. LTD. — LISBOA

Cais do Sodré, 8, 2.º — Telfs. 22787 - 22790 - 31163

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.^{DA}

CASA FUNDADA EM 1865

Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em
PRAIA DO RIBATEJO — GALXARIAS — PAMPILHOSA DO BOTÃO E CARRIÇO
EXPORTADORES DE MADEIRAS — PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES
End. Telef. — Thocrusilhos — Telefone n.º 4 — Praia do Ribatejo
Escritório em Lisboa — 4. LARGO DE STEPHENS, 5
End. Teleg. Snadek — Telefone n.º 2 1868

A sair em JUNHO

NOVA EDIÇÃO DO 2.º VOLUME DO

Manual do Viajante em Portugal

MUITO ACTUALIZADO

Pedidos a esta Redacção



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPÊA

TELEFONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49

LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 84

PORTO

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONÓMICA DE LISBOA
TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações—às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Vicente Brandão — Pele e sífilis—às 4 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 5 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos—às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos—às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos—às 5,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações—às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5,30 horas
Dr. Pinto Bastos — Bóca e dentes, prótese—às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X—às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia—às 4 horas
Dr. Junqueira Junior — Doenças Tropicais—Todos os dias, às 13 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar ?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

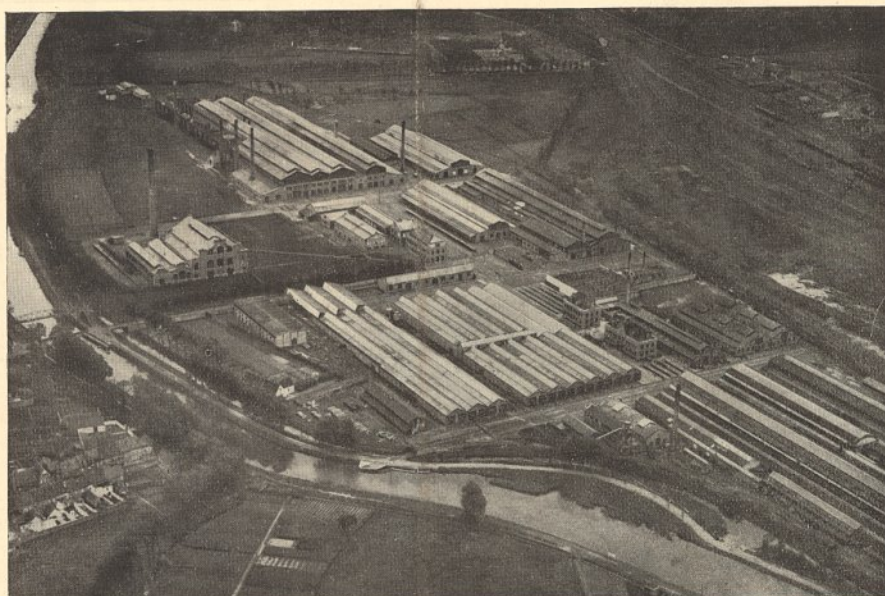
A sair o 2.º volume em JUNHO

La Brugeoise et Nicaise & Delcuve

SOCIEDADE ANÓNIMA

Fábricas d'Aços, Forjas e Estaleiros de Construção

S.T MICHEL-LEZ-BRUGES E LA LOUVIÈRE (BÉLGICA)



Vista aérea das fábricas em S.º Michel-lez-Bruges

Carruagens de luxo e ordinárias para Caminhos de Ferro e «Tramways»; Automotoras; Fourgons; Wagons

de todos os tipos e para todas as capacidades

Pontes, Estructuras, Reservatórios, Gazómetros e todas as construcções metálicas rebitadas e soldadas
Peças em Aço moldado — Peças em ferro fundido
Molas — Aparelhos de Via

REPRESENTAÇÃO GERAL PARA PORTUGAL E COLÓNIAS:

CARLOS EMPIS — Rua de S. Julião, 23 — LISBOA