

DEPOSITO LEGAL
ABR 1958

26.º do 71.º Ano

Lisboa, 1 de Abril de 1958

Número 1687

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Seca, 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

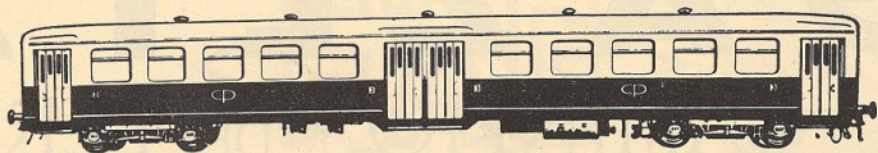
Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 2 0168—LISBOA



VISEU

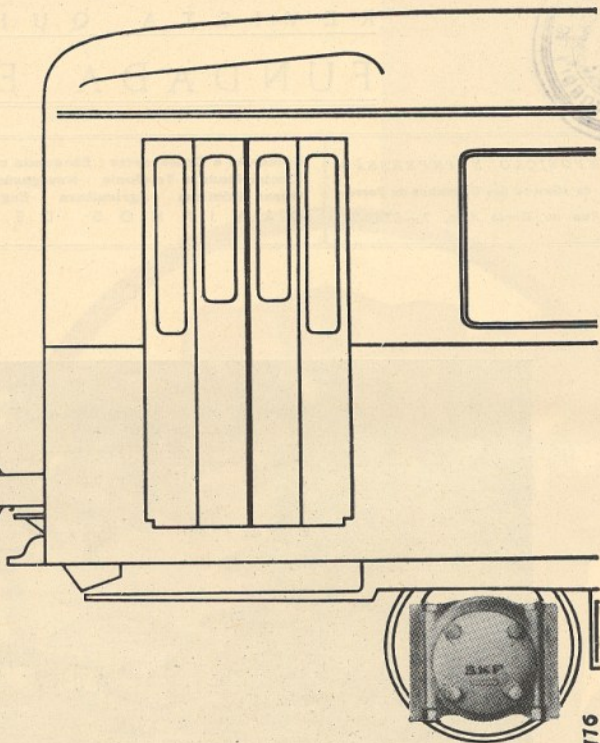
TRECHO DO RIO PAVIA

1 0 0 0 0 0 0 DE CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS



Carruagem de passageiros para os Caminhos de Ferro Portugueses, construída por Schindler Waggon AG, Suíça

SKF forneceu 1.000.000 de caixas com rolamentos de rolos — um record que dá uma prova positiva de chefia da SKF no campo dos rolamentos para caminhos de ferro. Dentro do primeiro milhão contam-se caixas para as mais variadas condições de trabalho, incluindo locomotivas, carruagens de passageiros e vagões de mercadorias. Quais são os factores vitais que dão à SKF o comando neste campo? A superior qualidade das matérias primas, modernos métodos de construção e precisão, consumada experiência prática das necessidades dos caminhos de ferro e uma organização de serviço mundial, todos desempenharam um papel essencial neste sucesso. São factores que assegurarão a continuação da chefia da SKF para o segundo milhão.



SKF O ROLAMENTO PRÓPRIO PARA O LUGAR EM QUE É PRECISO

PAC 776

SKF

SOCIEDADE SKF LIMITADA

PRAÇA DA ALEGRIA, 66-A — LISBOA

AVENIDA DOS ALIADOS, 150-152 — PORTO

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 20158; Direcção: 27520

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



1687

1—ABRIL—1958

ANO LXXI

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

GUERRA MAIO
Eng.º VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

O Problema da situação financeira dos Caminhos de Ferro, por <i>CARLOS DE BRITO LEAL</i>	171
As Festas em Portugal — Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta, por <i>B. WOLOWSKI</i>	177
Vida ferroviária	178
Espectáculos.	178
Recortes sem comentários	179
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	180
Na Carris	181
Grupo Desportivo da Companhia Carris de Ferro de Lisboa	181
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	182
Há 50 anos	185
Imprensa	185
Viagens e Transportes	185
Os nossos caminhos de ferro (C. P. e Sociedade Estorit)	185
Jardim Zoológico de Lisboa.	184
Parte Oficial	185
In Memoriam — João Alberto Barbosa Carmona	185



O Problema da situação financeira dos Caminhos de Ferro

Por CARLOS DE BRITO LEAL

IV

JÁ depois de nas nossas colunas ter sido iniciada a publicação desta série de artigos acerca de *O Problema da Situação Financeira dos Caminhos de Ferro*, conforme é descrito pela «União Internacional dos Caminhos de Ferro» (U. I. C.), Sua Excelência, o Ministro das Comunicações, senhor general Gomes de Araújo, houve por bem — e muito bem — mandar publicar no «Diário do Governo», II Série, n.º 49, de 27 de Fevereiro último, uma importante Portaria, pela qual é nomeada uma comissão de técnicos sabedores, inteligentemente escolhidos, encarregada de: «rever o regime vigente da coordenação dos transportes terrestres, tendo em atenção especial a orientação e os problemas enunciados».

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», no seu número de 16 de Março, simultaneamente com o nosso III artigo relativo a este assunto, regista, na íntegra, essa Portaria, em que vem exposta, clara e minuciosamente, uma análise das várias soluções tendentes a resolver os referidos problemas.

Concluindo, publicamos, neste artigo, a maneira como a U. I. C. melhor julga ser possível resolver a presente situação, coordenando os transportes ferroviários com os transportes aquáticos e aéreos:

O Caminho de Ferro e as vias navegáveis

A coordenação dos transportes por Caminho de Ferro e por vias navegáveis é, possivelmente, mais simples do que a sua coordenação com os transportes rodoviários, porque essas vias constituem um meio de comunicação muito menos disperso do que sucede, usando-se a Estrada.

As Redes propõem, pois, a aplicação do princípio geral tendo em vista a baixa do custo dos transportes, escolhendo, caso por caso, o meio menos dispendioso para a colectividade.

Na busca prévia de uma igualização de encargos e obrigações entre o Caminho de Ferro e os trans-

portes fluviais, ou em lagos, por canais, etc., deve-se, especialmente, ter em conta os encargos relativos à conservação das infra-estruturas, que deveriam sempre intervir nas receitas dos transportes por vias navegáveis, na mesma medida em que eles são suportados pelo Caminho de Ferro.

Feito isto, deveria existir uma sólida competição, permitindo que o tráfego pudesse ser racionalmente repartido, sem, todavia, impedir, como com o Caminho de Ferro e a Estrada, o recurso, de um modo útil, a uma coordenação de tarifas, orientando o usuário para a possibilidade de poder escolher a via mais vantajosa para a colectividade.

Um dos problemas mais importantes é o do dispendio incorrido em determinados países, como na Bélgica e na Holanda, com a manutenção de uma rede de canais, conduzindo aos investimentos necessários à modernização das vias já existentes e à criação de novas vias.

Finalmente, não devem também ser esquecidos os problemas que em certos países, com um vasto acesso ao mar, são consequência de um activo serviço de cabotagem em concorrência com os serviços ferroviários, bem como a concorrência feita por navios de alto mar, que podem assegurar travessias de ida e volta para carga e passageiros entre cidades e povoações, mesmo de importância secundária, situadas no interior, ao longo das margens dos rios e canais.

A melhor solução para estes problemas resumir-se-ia em evitar as necessárias despesas de equipamento para tais portos, com o único fim de permitir e facilitar o acesso e operações de carga e descarga desses navios.

O Caminho de Ferro e os transportes aéreos

Excederia os limites deste estudo, tratar-se aqui, pormenorizadamente, dos vários aspectos da concorrência existente entre o Carril e o Ar.

Não obstante, as Redes consideram altamente desejável que, enquanto ainda se está a tempo, todas as medidas indispensáveis sejam tomadas para evitar que um dia a situação actual revale para um estado difícil de remediar e que, já mesmo presentemente, começa a fazer-se sentir com gastos que, em outras circunstâncias, não seriam necessários no domínio dos transportes, no interior dos países.

As condições de uma concorrência sã, que, neste factor, como, de resto, em qualquer outro relativo a transportes, não devem ser falseadas, procurando-se, antes de tudo, que ela seja instituída no interesse do usuário.

A igualização dos regimes aplicáveis aos transportes por Caminho de Ferro e pelo Ar, impõe-se particularmente e deve conduzir à consideração de dois problemas: o dos encargos com as infra-estruturas e «auxílios» à Navegação Aérea, de um lado, e o das «subvenções» directas ou indirectas, dos Estados, do outro.

Desta maneira e sob esta reserva, muito seria para desejar poder ver-se os dois meios de transporte completarem-se de comum acordo, de preferência a estabelecerem uma campanha de rivalidades.

Tanto um como outro apresentam as suas possibilidades, as suas vantagens e também os seus inconvenientes e, se, de facto, o Caminho de Ferro tem a obrigação de evitar contrair despesas inúteis com investimentos, ou com a exploração dos seus serviços em sectores que não são afectados pelos transportes aéreos, a recíproca é igualmente uma verdade.

É fácil verificar que, frequentes vezes, os dois meios de transporte poderiam, com efeito, coexistir, dando assim ao utente, no quadro de uma organização que evite o seu duplo emprego, meios adaptados às suas necessidades, por mais diversas que elas pudessem vir a ser.

Em matéria de transporte de passageiros, um exemplo característico desta colaboração é o da maneira coordenada que poderia estabelecer-se nas relações com certos transportes, como entre helicópteros e automotoras rápidas, utilizando em comum as instalações de «guichets», salas de espera, bufetes, etc., nas gares interessadas e ainda estabelecendo heli-gares nos terrenos anexos a essas gares e pertencentes ao Caminho de Ferro.

Como bem se compreende, dever-se-ia dar ao passageiro as maiores facilidades no que se refere à utilização do mesmo bilhete para os dois modos de transporte, para a reserva de lugares, etc.

Relativamente a este assunto, as Redes dirigem um apelo à Conferência dos Ministros que tem, precisamente, em vista considerar como ordem do dia o problema capital dos transportes aéreos, no seu aspecto especificamente europeu.

Podem que esse problema seja estreitamente associado aos estudos que possam vir a ser em-

preendidos neste domínio, principalmente no que diz respeito à ligação Ferro-Ar. Outro-sim, pedem também à Conferência que facilite, sem mais delongas, os necessários contactos directos entre o Caminho de Ferro e os Transportes Aéreos.

É digno de menção o facto deste apelo ter sido devidamente atendido pela Conferência Europeia dos Ministros de Transportes que, consequentemente, convidou a U. I. C. a estabelecer contacto com a *Air Research Bureau*, em Bruxelas. Iniciaram-se os estudos necessários e, presentemente, as conversações entre as duas Organizações prosseguem de maneira satisfatória.

Nada havia que pudesse opor-se a que as Redes, algumas das quais já faziam parte de sociedades de Transportes Aéreos, passassem a usufruir a liberdade de se associar a esta técnica.

As Companhias de Navegação marítima beneficiam, em geral, de grandes facilidades neste sector de transportes e muitas delas têm mesmo criado algumas linhas aéreas.

Sem desejar estender demasiado o seu campo de acção, o Caminho de Ferro considera que lhe seria inteiramente possível, e nas mesmas condições destas companhias, usar os frutos da sua experiência e o emprego dos meios ao seu alcance, de maneira a poder contribuir, de um modo perfeito, para a criação de um sistema equilibrado de transportes.

No que se refere aos Transportes Aéreos, como no que se refere aos Transportes Rodoviários, o Caminho de Ferro pede que lhe possa ser assegurada a conversão das suas técnicas, sob todos os pontos de vista úteis à colectividade,

A coordenação dos investimentos

Trata-se de um problema importante e que domina toda a harmonização dos transportes, porque as decisões que, por ventura, se possam tomar, envolvem consequências futuras: é o problema da escolha dos investimentos e da respectiva «coordenação».

Não há que hesitar em investir, porque o investimento é um potente meio de fazer baixar o custo do transporte e melhorar as receitas. Verifica-se, porém, que em muitos países, infelizmente, as circunstâncias têm imposto ao Caminho de Ferro importantes demoras na sua modernização e conversão.

Torna-se também necessário que, antes de emprender uma qualquer operação, ela seja posta em paralelo com uma tal outra que, em igualdade de circunstâncias, pudesse dar, com menos despesa, as mesmas vantagens.

Tais são os critérios da *rentabilidade*, que deve intervir, em última análise, na base, caso por caso, de um cálculo preciso e completo, de preferência a prognósticos gerais, sobre tal ou tal modo de transporte.

É igualmente necessário ter em conta o potencial dos meios de transporte existentes, principalmente o do Caminho de Ferro, que é muitas vezes considerável.

Nos casos em que um determinado meio de transporte está em condições, com baixo preço de custo, de poder fazer face a necessidades presentes e futuras, deve-se tirar partido desse facto, e, em vez de criar um novo instrumento de duplo emprego, empregar da melhor maneira os capitais disponíveis.

Em resumo, nada seria mais perigoso do que multiplicar inconsideravelmente os investimentos para os transportes, principalmente os que são pagos pela colectividade, como já infelizmente tem sucedido em numerosas circunstâncias.

Sob o pretexto de uma modernização, ser-se-ia arrastado para uma inflação dos meios de transporte, provocando um desperdício ruinoso para a colectividade.

Ainda que indispensável no plano nacional, a coordenação dos investimentos não o é menos, no plano internacional, mas, bem entendido, é de mais difícil realização neste quadro de maiores proporções, porque nele se confrontam os interesses dos diversos países.

Se esta operação é considerada uma medida eficaz para ser tomada mesmo em prejuízo de outra qualquer, para que assim se possa obter a coordenação internacional dos transportes, os fins em vista justificam os meios, porque quaisquer decisões inconsideradas poderão vir a perturbar o equilíbrio dos transportes, mais tarde ou mais cedo.

Pode até acrescentar-se que a coordenação dos investimentos, elemento primordial da coordenação nacional dos transportes, é a «chave» da coordenação internacional. Só ela poderá impedir que a expansão dos meios de transporte se faça em detrimento dos «gastos gerais» das nações.

As Redes, consideram, pois, da maior importância tudo o que possa concretizar os estudos empreendidos sobre esta parte do problema, levado ao conhecimento da Conferência dos Ministros, sugerindo, por exemplo, a criação de *organismos especializados*, cujas atribuições poderiam progressivamente ser desenvolvidas.

E, como bem se depreende, o campo de acção geográfica de tais organismos poderia variar, conforme eles actuassem nesta ou naquela actividade internacional.

A necessidade de uma escolha baseada na «conta dos transportes»

A noção de «escolha» é, finalmente, a base fundamental do problema da coordenação: escolha entre os meios de transporte pelos quais o utente se deve guiar, escolha sobre as medidas de desequipamento a adoptar, escolha entre os investimentos a fazer, etc.

Para que se possa obter uma baixa do custo dos transportes, que é o objectivo a atingir, convém efectuar estas escolhas fazendo referência a estudos imparciais, tendo em conta todos os elementos que permitam criar a «igualdade dos transportes» baseada numa «igualdade económica».

Procura-se, assim, obter uma «conta dos transportes» a qual, para cada país, não faria mais do que traduzir o interesse superior em que devem ser orientadas todas as decisões.

Certamente, uma tal conta deveria ser aplicada a todos os meios de transporte. Imagine-se, por exemplo, o interesse que apresentaria a montagem de uma contabilidade industrial indicando as despesas incorridas na Estrada?

Quer se trate da coordenação propriamente dita dos modos de transporte, ou da coordenação dos investimentos, é a esta conta que se teria que recorrer sempre que fosse necessário obter bases sólidas, exigidas pelas decisões governamentais.

As sugestões fornecidas pelo presente estudo, derivam, de resto, do mesmo cuidado em fornecer informações fundadas na verdade e susceptíveis de poderem orientar as Autoridades responsáveis.

A propósito, convém registar que foi criada em França (decreto de 11 de Novembro de 1955) uma «Comissão de contas dos transportes da Nação» que «tem por objecto determinar o custo de cada meio de transporte para a Nação, fazendo aparecer directamente o montante do custo de exploração, a tarifa paga pelo utente, a participação financeira do Estado e das colectividades públicas e os encargos indirectos para a Nação».

Neste decreto, sublinha-se o facto de que: «estas contas deverão, sobretudo, mostrar a medida em que são realizadas a igualdade fiscal e a igualdade relativa aos encargos com a infra-estrutura, entre os diferentes meios de transporte, públicos e particulares».

Como é evidente, a noção de «conta dos transportes» revestir-se-ia de uma particular importância em matéria internacional. Nota-se, todavia, que ao estabelecerem-se tais contas e ao tirar-se partido dos *organismos especializados* a que se faz referência no capítulo anterior, elas poderiam, em todas as circunstâncias, representar sempre um importante papel, de uma maneira imparcial e eficaz.

Resumo das medidas propostas

Caso se deseje resumir as medidas sugeridas no presente estudo, encontra-se:

- de começo (primeira parte do estudo), uma proposta tendente:
- ao estabelecimento de contas financeiras «normalizadas», estabelecidas à imagem das contas de uma verdadeira empresa industrial ou comercial;
- à substituição das contas oficiais das Redes

por estas contas, tomando o Estado o encargo das despesas que não são inscritas nestas contas ;

— em seguida (segunda parte do estudo), uma série de propostas relativas à coordenação dos transportes e que tendem a dar ao Caminho de Ferro o lugar que devidamente lhe pertence no conjunto dos transportes.

Estas últimas propostas baseiam-se :

— no que se refere ao Caminho de Ferro, num firme desejo de equilíbrio financeiro, na baixa do custo de exploração e aumento de produtividade ;

— no que se refere ao utente, na sua livre escolha e no cuidado constante em atender às suas necessidades ;

— finalmente, no quadro mais generalizado da economia do conjunto dos transportes, as propostas baseiam-se na redução do seu custo económico, para a colectividade e no exercício de uma sã competição, entre os vários meios de transporte.

Tais propostas comportam também medidas de coordenação técnica :

— a concessão ao Caminho de Ferro de grandes facilidades de iniciativa, como se se tratasse de uma empresa industrial ou comercial, dotada de uma grande independência, autorizando-o a poder adaptar-se a novas circunstâncias, deixando-o utilizar a técnica do automóvel e dando-lhe uma vasta liberdade tarifária ;

— a igualização, na medida do possível, das « condições de começo », principalmente, encargos e obrigações do Caminho de Ferro e as de outros meios de transporte, chamando especial atenção para os encargos incorridos com a infra-estrutura, mas sem desprezar as realizações possíveis no que se refere à obrigação de explorar e de transportar, à tarifação, ao regime de responsabilidade, etc. ;

— até onde for necessário, uma coordenação tarifária entre o Caminho de Ferro e os outros meios de transporte, tendendo a fazer com que o utente possa escolher o que lhe oferece um menor custo variável ;

— medidas destinadas a resolver o problema da coexistência dos transportes automóveis por conta própria e os transportes públicos ;

— a instituição de uma estreita colaboração no quadro europeu, entre o Caminho de Ferro e os Transportes Aéreos ;

— finalmente, a realização de uma coordenação efectiva de investimentos, apoiada principalmente no estabelecimento de « contas de transportes » e transferindo para um plano internacional a criação de organismos especializados e adequados.

Na escolha das soluções a adoptar, convém que

cada Governo estabeleça e siga, tendo em conta as suas próprias necessidades, um programa geral coerente.

É também de desejar que um tal programa inclua, sob a forma de uma primeira etapa imediata, medidas concretas, susceptíveis de uma rápida eficácia : entre essas medidas, e como complemento da normalização financeira das contas, as que se referem a encargos com a infra-estrutura, à criação de contas de transportes e à coordenação de investimentos, deverão muitas vezes ser tidas em especial atenção.

O «Caminho de Ferro Europeu»

Sem insistir neste ponto, porque as realizações do passado garantem suficientemente as possibilidades do futuro, é preciso evidenciar as perspectivas oferecidas ao Caminho de Ferro no plano internacional.

Se a aviação é um transporte de carácter mundial, se as vias navegáveis constituem importantes modos de se poder atravessar fronteiras, os Caminhos de ferro apresentam especialmente um «sistema europeu» de transporte.

É desenvolvendo as realizações mencionadas na introdução deste estudo, que se chega à estandardização, às explorações comuns, ao mercado e financiamento comum, até mesmo à preparação e à unificação internacional das tarifas ou à colaboração tarifária, facilitando assim uma integração progressiva do «Caminho de Ferro Europeu» favorável à baixa de custo dos transportes em geral, conforme as tendências actuais em matéria de integração económica dos Estados.

Um apelo das Redes aos Governos

A nota de 1951 estabelecia um paralelo entre uma «política passiva» dos transportes, que manteriam a situação normal dos Caminhos de Ferro no conjunto dos transportes europeus, e uma «política activa» que comportaria a aplicação de medidas construtivas.

Entre estas duas políticas, impõe-se uma escolha, e as Redes pensam que não há motivo para hesitar.

Ainda mesmo, com efeito, que não se adoptem as propostas da U. I. C., às quais não se pode negar um carácter liberal, entrar-se-á, inevitavelmente, no caminho de uma regulamentação mais ou menos autoritária, baseada em interdições, na agravamento dos contingentes e dos limites técnicos já existentes, sem falar nas tendências que se fariam sentir infalivelmente na organização dos fretamentos rodoviários.

O Caminho de Ferro não deseja, de modo algum, ocupar neste debate uma situação de excepção e não menospreza, de qualquer forma, o valor de quaisquer outros meios ; mas não quer renunciar à missão que lhe é dada no concerto dos transportes, principalmente no que diz respeito à execução do serviço público.

As técnicas modernas (linhas de transporte de ferro, óleo-condutos, transportes contínuos) e o emprego de combustíveis líquidos, não farão mais do que acentuar a amplidão de um fenómeno económico bem conhecido.

A saber: a desproporção entre o acréscimo da produção e o dos transportes pelo Caminho de Ferro, pela Estrada e pela Água, sendo de notar que a parte inerente ao Caminho de Ferro diminui em função da totalidade.

Significa isto que todos os transportadores públicos são solidários, e que os seus interesses são concordes, sobretudo se estes se identificam com o interesse geral e com o do utente, na busca por uma expansão económica e por um abaixamento de preços?

Já frequentes vezes tem sido dito que a coordenação dos transportes é uma arte. Não é, em qualquer dos casos, uma ciência exacta, e é por isso que se torna necessário estudá-la com uma compreensão mútua.

As Redes não duvidam do firme desejo dos Governos em dar execução plena a este espírito de colaboração e declaram, com satisfação, que se dispõem a fazer tudo o que estiver ao seu alcance para participar eficazmente na obra comum.

Relatório do comité dos suplentes da conferência europeia dos ministros dos transportes acerca da situação financeira dos Caminhos de Ferro

Conclusões

As considerações precedentes, referentes à livre escolha, pelo utente, dos meios de transporte, trouxeram à luz a variedade das causas que influenciam a situação financeira dos caminhos de ferro.

Todas estas causas não são, porém, as mesmas em todos os países e a sua influência varia de maneira muito diferente, de um país para o outro.

Não existe, pois, uma solução uniforme para o problema da situação financeira dos Caminhos de Ferro.

Não obstante, tem sido possível pôr de acordo certos remédios que, desde que fossem aplicados aos casos apropriados, não deixariam de concorrer bastante para melhorar a situação.

Estes remédios são examinados neste relatório e resumidos nos parágrafos seguintes.

Assim, perante um tal problema, nada mais se pode fazer do que sugerir a cada país que aplique os remédios que melhor se adaptam à sua situação particular e às suas necessidades.

Esses remédios podem ser agrupados em várias categorias:

- a) Avaliação separada dos encargos anormais das redes (normalização das contas); supressão de umas sobre aquelas em que é possível

actuar; tomada em conta das outras, por intermédio dos orçamentos públicos, na medida em que elas não são compensadas por exone-rações fiscais, e naquelas em que está tomada em conta e necessária para melhorar a situação financeira do Caminho de Ferro.

- b) Modernização técnica das Redes, sobretudo para os seus principais tráfegos, o que exige investimentos importantes.
- c) Evolução das Redes no sentido de uma gestão mais comercial, com uma redução simultânea, tão profunda quanto possível das suas obrigações de carácter público, contracção e concentração dos seus serviços, possibilidade de recorrer à técnica do automóvel, principalmente para os transportes de extremidades e recurso aos engenhos de transporte combinado. Em alguns países, a liberdade comercial do Caminho de Ferro é muito grande ou sê-lo-á dentro em breve; outros países julgam impossível ir tão longe ou tão depressa.
- d) Na medida do possível, a colocação do Caminho de Ferro e dos seus concorrentes num pé de igualdade em matéria de despesas com a infra-estrutura.
- e) Ambiente de cooperação susceptível de poder conduzir a entendimentos entre os transportadores, podendo assim contribuir para a solução do problema.
- f) Desde que as obrigações de serviço, continuam a ser impostas aos Caminhos de Ferro, ou desde que estes não tenham ainda podido adaptar a sua exploração às consequências resultantes da sua nova liberdade comercial, uma distorsão existirá sempre entre as tarifas e o montante das receitas do Caminho de Ferro, e esta distorsão fará falsear a escolha do modo de transporte por parte do utente, podendo ser necessário, de acordo com certas delegações, diferenciar as taxas fiscais, sobrecarregando o montante das receitas dos concorrentes do Caminho de Ferro.

Convém sublinhar que os remédios susceptíveis de encontrar a sua aplicação num determinado país, deveriam ser considerados como constituindo um todo, e, para serem eficazes, deveriam ser aplicados simultaneamente pelos Poderes Públicos, nas medidas que facilitam a sua competência, e pelas Administrações ferroviárias em quaisquer outras medidas.

O carácter, muitas vezes impopular, destes remédios, não deveria incitar os Governos interessados a diferenciar a acção considerada necessária: caso contrário, a situação financeira dos Caminhos de Ferro continuará a piorar e, mais tarde ou mais cedo, outras medidas ainda mais rigorosas terão que ser impostas.

FIM

AS FESTAS EM PORTUGAL

Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta

Notas e Recordações de Viagem

por B. WOLOWSKI

Tradução, prefácio e anotações do dr. Busquets de Aguiar

II

Antes das Festas

A linha do caminho de ferro que se devia inaugurar solenemente na presença do rei, da rainha, do príncipe real e do infante D. Afonso, chama-se do nome da provincia importante que percorre: Caminho de Ferro da Beira Alta.

Para explicar a importância internacional, basta-nos dizer que hoje, para vir de Paris a Lisboa, são necessárias 64 horas (1), passando por Bordéus, Baiona, Irun, Madrid, Arroio de Malpartida, ou, dizendo por outra forma, pela linha de Madrid a Cáceres.

Pela nova via igualmente se irá por Bordeus, Baiona, Irun, mas em Medina abandonar-se-á a importante linha que conduz a Madrid para se dirigir por Salamanca à fronteira portuguesa, a Vilar Formoso, Pampilhosa que está situada não longe da célebre cidade universitária de Coimbra, e seguir pelo Entroncamento a Lisboa.

Numa palavra o trajecto efectuar-se-á em 48 horas ao contrário de 64, sejam 16 horas de economia. E mais tarde mesmo, este trajecto de 48 horas poderá ainda ser reduzido de algumas horas, quando o tráfego se desenvolver e se possam organizar comboios rápidos.

Adivinha-se facilmente como esta nova linha devia interessar os Portugueses, fazendo nascer neles a legítima esperança que contribuirá sem demora para o desenvolvimento das riquezas do país.

Para que esta linha possa entretanto prestar

reais serviços, é necessário que esteja ligada com as vias férreas de Espanha. Trata-se portanto de construir um troço desde a fronteira, passando por Vilar Formoso, até Salamanca. Esta última tem já a sua ligação com Medina, estação situada na linha principal do Norte de Espanha.

A linha de Vilar Formoso a Salamanca, importante se for ligada com os Caminhos de Ferro portugueses por um lado e pelos espanhóis do outro, não poderá dar, parece-me, o rendimento bastante aos capitalistas que a construirão. A cidade do Norte pede para ser ligada também com Salamanca, prolongando a linha actual do Douro.

Era difficil, a fim de satisfazer as reclamações de duas importantes provincias muito povoadas, encontrar um sindicato financeiro que desejasse arriscar capitais para construir as duas ligações com Lisboa e com o Porto. Os financeiros queriam construir apenas uma só.

O Governo Português encontrava-se assim entre o martelo e a bigorna. A linha da Beira Alta, tão importante no aspecto internacional se tivesse o seu prolongamento, ficava quase malgrado sem esta ligação.

O Governo propôs então uma lei concedendo ao sindicato que construísse as duas ligações pedidas pelas duas maiores provincias do país, uma garantia do Estado.

Um sindicato composto de grandes bancos do Norte pediu essa garantia e obteve a concessão do Governo espanhol.

A questão do caminho de ferro, que deveria em qualquer país reunir todos os sufrágios, dividiu as pessoas em Portugal e foi a causa duma grande luta no Parlamento.

(1) - Hoje a viagem efectua-se em 29 h 20 m.

Eis aqui qual era o pretexto, além do desejo, bem compreensível, duma opposição que queria sempre derrubar o Governo para o substituir no poder.

A comparticipação concedida pelo Governo Português devia servir para subvencionar uma linha construída em território espanhol! Que vergonha! — começou-se a gritar. — Sacrificam-se as economias do país em proveito do estrangeiro. Tornam-se tributários da Espanha, cujo domínio ainda não foi esquecido, etc. etc.

Tais eram as acusações que caíam sobre o Governo e que mais apaixonaram o país, pois um ódio vivo existe entre Portugal e a Espanha.

No Parlamento a opposição prolongava a discussão. O próprio Governo tomou a resolução de deixar dizer tudo sem procurar provocar o encerramento dos debates, de modo que a sessão das duas câmaras era prorrogada por decretos reais de oito em oito dias.

A inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta, que me anunciaram à minha chegada dever fazer-se entre 24 e 30 de Junho, somente se realizou a 3 de Agosto.

Esperei, com vêem, muito tempo para poder assistir, mas a paciência e a perseverança alcançam tudo: ganhei.

A subvenção para as duas linhas foi votada pela Câmara dos Pares e sancionada pelo rei.

Contei os factos históricos tais como se passaram, não querendo em cousa alguma intervir nos negócios internos do País, nem fazer-me apolo-gista de qualquer partido.

Todavia, aprovo o Governo por ter feito sacrificios para a ligação das suas linhas interiores, porque todo o caminho de ferro é uma fonte nova de riqueza para uma nação e o melhor cooperador da civilização moderna.

Disse mais acima que o rei e a família real deviam inaugurar solenemente esta linha completamente livre para a circulação até à fronteira espanhola.

Esta deslocação da família real sugeriu ao monarca a ideia de visitar na mesma ocasião as cidades mais importantes da Beira Alta e do Douro. As festas podem-se dividir em duas partes: a inauguração do caminho de ferro e a visita às províncias.

Inauguração do Caminho de Ferro Partida de Lisboa

Era para 2 de Agosto que a partida da família real fora anunciada oficialmente.

Cerca das dez horas da manhã as tropas concentraram-se nas proximidades da estação a fim de constituir o cortejo de honra. Uma centena de convites foi feita para o comboio real e tive a honra de ser comprehendido no número dos convidados.

O rei D. Fernando, pai do rei reinante, tinha vindo de Sintra para assistir à partida da sua família.

Os convidados do comboio real possuíam a concessão de vestir o trajo de viagem; a verdadeira cerimónia no caminho começava no dia seguinte com a inauguração.

Desde a entrada da estação até ao salão reservado dos soberanos, uma fila, composta de senhoras e de pessoas que desejavam saudar o rei e a rainha, encontrava-se formada à sua passagem. Cada uma beijava a mão de Suas Majestades.

À chegada ao salão reservado, o monarca reinante beijou a mão do rei D. Fernando, seu pai. Este testemunho de respeito filial agradou-me muito. Pertença a uma nação⁽¹⁾ onde esse respeito pelos pais é uma tradição e um culto.

Os ministros, Senhores: Serpa, Negócios Estrangeiros; Tomás Ribeiro, Reino, e Hintze Ribeiro, Obras Públicas, acompanhavam o rei. O Senhor Fontes, Presidente do Conselho, indisposto, só no dia seguinte pôde vir juntar-se ao rei.

A rainha era acompanhada por D. Gabriela de Sousa Coutinho e pela Condessa de Linhares, suas damas, bem como pelo seu camarista Visconde de Lançada.

O Conde de Linhares, camarista, acompanhava o rei.

Os Senhores Carlos Ferreira dos Santos Silva e António Pereira de Carvalho com o director da Companhia Senhor Afonso Espregueira, prestaram as honras em nome da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Enfim os convidados acomodaram-se no comboio especial, e às 10 horas e 10 minutos a máquina moveu-se e partimos.

Na estação de Lisboa notei, entre outras grandes personalidades, (na minha qualidade de estrangeiro que visitava pela primeira vez Portugal não posso conhecer todos), o Marquês de Ficalho, o Conde das Alcáçovas, Senhor Fovar, o Major Serpa Pinto, célebre explorador de África, o Visconde de Seisal, ajudante de campo do rei, etc. etc., muitos generais e soldados de todas as patentes.

A direcção da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses teve a amável atenção de distribuir aos convidados um itinerário do percurso do comboio real para todas as paragens do caminho.

A primeira paragem era na estação do Carregado, onde o rei desceu para falar ao chefe da estação.

Na estação seguinte, chamada Azambuja, um público bastante numeroso esperava a passagem do comboio real, ainda que não tivesse paragem. A música tocou o hino real, deitavam foguetes na

(1) Referência à Polónia. Clara indicação de que o autor era polaco de origem, mas não naturalizado francês.

passagem do comboio que caminhava a toda a velocidade.

Uma recepção estava preparada na estação de Santarém, onde o comboio parou justamente um quarto de hora.

Uma deputação com o governador civil à frente (o governador civil é o perfeito) e os membros da câmara municipal esperavam, acompanhados duma multidão muito numerosa.

Em Portugal, nas recepções, o antigo costume do beija-mão foi conservado. Toda a gente, os funcionários mais graduados do Estado, os generais, oficiais, magistrados, beijam a mão do rei, da rainha e dos príncipes.

Os membros da câmara municipal usam trajes, que são o intermédio entre a batina do padre e a toga do advogado francês. Têm na mão, como atributo da sua dignidade, um pau comprido chamado em português «vara» no cimo do qual se encontram pintadas as armas de Portugal ou da cidade.

Todas estas deputações eram apresentadas a Suas Majestades pelo governador civil. O rei e a rainha conservavam-se na plataforma do salão real.

Não lhes contarei o discurso de boas vindas, assemelham-se todos um pouco nos diversos países. A música tocava, davam-se vivas, alguns dos que eram apresentados aos soberanos ajoelhavam-se.

No Entroncamento, que é uma estação de bifurcação entre as linhas do Norte e do Leste, e que pertence à mesma Companhia, o comboio, chegado à 1 h. 18 m., parou mais tempo. Aí estava preparado o bufete. O rei desceu com os príncipes. Muitos camponeses das proximidades tinham-se juntado na estação. A população do campo é por toda a parte, neste país, muito dedicada à realeza.

A população portuguesa é muito pacífica, nenhuma desordem. Toda a gente quis ver os soberanos, apertavam-se, empurravam-se um pouco, mas era tudo. Quase não havia polícia nas estações, a ordem era mantida por pessoa de boa vontade.

No Entroncamento, o rei aproximou-se do autor destas linhas para lhe dirigir algumas palavras amáveis, estendendo-lhe a mão.

Não tenho coisa alguma de particular a indicar nas estações seguintes. Em Caxarias, Pombal e Formoselha, paragens para dar à máquina tempo de tomar água.

Era em Coimbra, cidade antiga e célebre pela sua Universidade, onde o comboio chegou às 4 h. e 58 m. da tarde, que a família real devia passar a primeira noite.

A inauguração oficial começava no dia seguinte, 3 de Agosto. A partida do comboio real estava fixada para as 7 h. da manhã. Mas não antecipe-mos.

Vida Ferroviária

JOÃO FREDERICO PIRES

Quem é o representante, interino, da C. P. em Paris

O sr. João Frederico Pires, que se encontra, presentemente, em Paris, entrou para a C. P. como praticante de escritório da Divisão de Exploração em 1925, passando sucessivamente pelos diferentes graus de escriturário dos serviços centrais — onde sempre se distinguiu pela sua dedicação e competência com que servia a Empresa onde se empre-



gava — ascendeu a Inspector do Tráfego em 1947 e a Inspector Principal em 1948.

Profundamente conhecedor das línguas francesa e inglesa, desde há anos que tinha a seu cargo a orientação dos serviços internacionais relacionados com questões de tráfego. Foram inúmeras as vezes que representou a C. P., no estrangeiro, em importantes conferências ferroviárias internacionais, de carácter comercial, tendo a sua actuação, neste campo, merecido os maiores encómios, tanto da Direcção como da Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro.

Com a morte de Georges Boirard, a Representação Geral da Companhia em Paris, foi-lhe confiada interinamente, estando já, presentemente, a desempenhar essas altas funções.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Toda a cidade acusa»,
OLIMPIA — Às 14,50 e às 21 — «Invasores de Marte»,
COLISEU — Às 21 e 30 — Companhia de Ópera.

Recortes sem comentários

O «Cristo das Trincheiras»

PARIS, 17 de Março — Foi exagerada a informação, publicada por um jornal de Paris, sobre protestos contra a ida do «Cristo das Trincheiras» para Portugal. De facto, não há modificação quanto às disposições tomadas para a transferência da piedosa imagem para Lisboa, prevista para o mês que vem.

O secretário do Município da vila de Neuve-Chapelle esclareceu:

«É certo que foi afixado sobre o assunto um cartaz, mas ninguém o tomou a sério, visto que nunca se pensou — como esse cartaz insinuava — em «vender» a imagem. O «Cristo das Trincheiras» faz parte da História de Portugal relativa à primeira guerra mundial, e está num sector onde numerosos túmulos de soldados portugueses recordam que estes vieram bater-se na França. Pareceu, portanto, natural que, por gratidão, se deseje confiar a Portugal essa cruz em redor da qual os seus filhos deram tantas provas de bravura.

No que respeita ao incidente que pôs em causa dois dos componentes da família Boquet-Pluvier, proprietário do «Calvário» destruído, confirma-se que as duas irmãs que, por esquecimento, não tinham sido consultadas, acabaram por compreender que se não tratava de discutir o seu direito de propriedade, e, muito menos ainda, de «vender» Nosso Senhor.

O «Cristo das Trincheiras» passou a ser, há quarenta anos, o Cristo dos portugueses que, pela sua presença no solo francês, têm jus ao direito de venerar, na sua própria terra, essa recordação da guerra, e compreende-se que tenham aceite o oferecimento que lhes foi feito de se encarregarem de conservar a imagem, piedosamente, em Lisboa.

Os preparativos para a transferência da imagem continuam, de modo a permitir que possa efectuar-se, por avião, nos princípios de Abril.

A esse respeito, o cônsul de Portugal em Arras teve hoje uma conferência com o presidente do Município de Neuve-Chapelle. — (ANI).

Que melro!...

ENTRONCAMENTO, 12 — O factor da C. P. sr. José Francisco Lopes Júnior, residente no n.º 7 do bairro «Vila Verde», desta vila, tem no seu quintal um melro que, além do seu natural «reportório» musical, aprendeu agora a cantar como os galos! Mas, com tal perfeição os imita que chega a pôr os da vizinhança inteira, a «responderem-lhe!». Ora, isto de uma ave como o melro cantar como os galos parece ser... de um melro único. Pelo menos é essa a opinião das pessoas que, admiradas, o têm escutado. Entretanto, aproveitando o «ouvido» — ao que parece, excelente — de seu «cantor», o sr. Lopes, (que é também um músico conceituado) vai agora tentar — segundo nos declarou — ensinar-lhe a cantar também o fandango!

Do «Diário de Notícias»

Um devedor esperto...

Uma notícia de Bilbao publicada nos jornais informa que certo indivíduo de nome Juan Carnero, derreado com o peso das suas dívidas e assediado pelos numerosos credores, resolveu «morrer». Encomendou o caixão, que também não pagou, meteu-se dentro dele, ladeado por 4 tochas acesas e... anunciou a sua morte para assim se ver livre dos credores.

A polícia, sabendo das muitas dívidas que o «morto» espalhara pela cidade, resolveu investigar a causa da morte e acabou, descoberta a manobra, por carregar com o «defunto» para a cadeia, onde também se deve encontrar ao abrigo da maçada dos seus credores.

Da «Gazeta de Cantanhede»

O «Caso Dreyfus»

Ao que parece, o «caso Dreyfus», no qual a verdade triunfou pela interferência de Emílio Zola, deixou resquícios que ainda preocupam as autoridades francesas. Essa possibilidade foi conhecida há pouco tempo, quando o actor de cinema José Ferrer e um director cinematográfico estiveram em Paris, com o propósito de realizar um filme sobre a vida do famoso capitão Dreyfus, injustamente acusado de exercer actividades de espionagem contra a França. Quando o artista e o director solicitaram a colaboração das autoridades francesas, estas recusaram-se atender o pedido, formulado no interesse de tornar mais vivas as cenas do filme. Ferrer e o director queriam obter o empréstimo de pelotões de infantaria, e licença para filmar a cena de degradação de Dreyfus no mesmo pátio onde ela se verificou. Ao indeferir a solicitação, o Ministério da Defesa da França alegou que «o tema do filme não consultava aos interesses do país».

Da revista brasileira *Alterosa*.

Gatunos barbeados

Os gatunos entraram após terem procedido a um arrombamento, numa barbearia situada na Rua Luís de Noronha, possivelmente na esperança de realizarem uma grande colheita. Tal não sucedeu, mas também não deram o seu tempo por mal empregado... Já que se arriscaram a ir parar à cadeia, resolveram tirar alguma vantagem da sua tentativa... Barbearam-se comodamente e a preceito, utilizando ainda belos perfumes e creme de barbear... Depois, pacatamente, retiraram-se, levando somente duas centenas de escudos, duas cadeiras e uma mesa, de fraco valor. Mas a escanhoada, é que não perderam...

Do «Diário de Lisboa»

Saiu-lhe caro o Carnaval

RIO DE JANEIRO — Por causa do Carnaval carioca, a cançonetista portuguesa Maria Tereza Quintas terá de responder no tribunal, devido a uma queixa do fisco brasileiro que a acusa de ter violado a utilização da moeda.

Com efeito, a cançonetista obtivera o 4.º prémio num concurso de máscaras organizado na Ópera do Rio de Janeiro durante o Carnaval e no qual se apresentara com um fato inteiramente confeccionado com moedas. Tudo teria passado despercebido se a vedeta não tivesse explicado, numa entrevista aos jornalistas, que no seu fato tinham sido utilizadas 80.000 moedas de alumínio. De resto, as fotografias publicadas pelos jornais constituem a melhor prova do delito.

A cançonetista completara a «toilette» com uma coroa de ramos de caféiro e chamara-lhe «Riqueza do Brasil».

Dos jornais

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Diamantino Tojal

Conheci pessoalmente Diamantino Tojal. Já lá vão mais de vinte anos. Foi num jantar dos «Capotes Brancos». Mas esse admirável boémio era, acima de tudo, um trabalhador incansável, um coração generoso e um espírito culto. Dos mais cultos que tenho conhecido. Comprava as novidades literárias do momento — e lia-as; não lhe minguando, para o fazer, nem gosto artístico para as saborear nem sentido crítico para as discutir. O tempo chegava-lhe para tudo, assim como no seu coração havia sempre um lugar grande para receber e estimar os amigos.

Uma vez — acabam agora mesmo de me contar — estando ele, após o almoço, num café da Baixa, com dois ou três amigos, teve a notícia — a Espanha estava, então, sob a metralha da Guerra Civil — de que ao hospital de Ciudad Rodrigo tinham chegado, feridos, alguns combatentes portugueses. Diamantino Tojal, emocionado, bradou logo: «Rapazes! É preciso levar-lhes socorros». — «Pois vamos e já!» — aprovou um dos seus amigos, que era precisamente Carlos d'Ornellas. No dia seguinte, o automóvel de Diamantino Tojal, carregado de medicamentos, para-va à porta do Hospital de Ciudad Rodrigo. Diamantino e os seus amigos chegaram, felizmente, a tempo. Os combatentes portugueses puderam salvar-se. E dos medicamentos levados de Lisboa, beneficiaram também alguns feridos espanhóis.

Era, foi sempre assim o meu saudoso amigo.

Com estas minhas pobres linhas presto homenagem à memória de um bom amigo, que nunca soube ficar indiferente às dores alheias. Tinha uma alma grande esse Diamantino Tojal, que, no fundo, era um artista.

Prémio José Lins do Rego

Em memória do grande romancista de *Pureza, Banguê, Fogo Morto, Menino de Engenho, Cangaceiros*, o editor António de Sousa Pinto, a quem, incontestavelmente, se devem grandes serviços culturais, acaba de instituir o Prémio «José Lins do Rego». Trata-se não apenas de uma homenagem a quem foi um grande amigo de Portugal, mas também de estimular o aparecimento, na juventude portuguesa, de um novo romancista. O prémio, no montante de 40.000\$00, será atribuído todos os anos, de preferência a um autor de pouca ou nenhuma celebri-

UMA CASA COMO AQUELA...

*Uma casa como aquela,
De balcão para o caminho...
Quem pudesse morar nela,
Construir ali um ninho!...*

*Uma roseira florida,
Um pèzinho de alecrim...
Morar ali toda a vida,
Nunca mais chegar ao fim!*

*E para sempre esquecer
Na mudez das serranias...
Não cuidar mais de saber
Nem dos meses, nem dos dias!*

*Vasos florindo à janela...
Um amor ali pertinho...
E uma casa como aquela,
De balcão para o caminho!*

VASCONCELOS CÉSAR

dade. O Júri, que há-de julgar as obras — o prémio está já aberto a concurso no ano corrente — é constituído pelas seguintes individualidades: Aquilino Ribeiro e Augusto de Castro; Francisco da Cunha Leão, João Pedro de Andrade, Jorge de Sena, Óscar Lopes, e António de Sousa Pinto, director-gerente de «Livros do Brasil».

Esta editorial diligenciará, através dos seus numerosos Agentes no estrangeiro, fazer publicar todos os Prémios «José Lins do Rego» em vários países, sendo desde já dada a garantia da edição no Brasil, sob os auspícios da grande organização «Globo», de Portalegre.

Revelar e consagrar em Portugal, no Brasil e, porventura, noutros países, um novo romancista português, eis a magnífica iniciativa de António de Sousa Pinto.

NA CARRIS

Distribuição de diplomas e distintivos de «Boa Condução» a guarda-freios e motoristas

No dia 24 de Março, pelas 17,30 horas, realizou-se no Refeitório do Pessoal da Companhia Carris, a Santo Amaro, a cerimónia da entrega de distintivos e diplomas de «Boa Condução» aos motoristas e guarda-freios.

Presidiu ao acto o sr. Director-Geral dos Transportes Terrestres, Eng.º José António Miranda Coutinho, vendo-se, entre a assistência, além deste sr. e do Administrador Geral da Companhia, Mr. R. J. Smith, o representante da Embaixada Inglesa, os comandantes da Polícia de Trânsito e da Polícia de Viação e Trânsito, engenheiros da Câmara Municipal de Lisboa, representantes do Instituto Nacional do Trabalho, os Directores da Companhia Carris e outras individualidades, e 250 motoristas e guarda-freios, de um total de 528, que, segundo o apuramento feito até 31 de Dezembro de 1956, se qualificaram para receber Diplomas (um ano de boa condução), estrelas de prata (5 anos de boa condução), e de ouro (10 ou mais anos de boa condução).

Aberta a sessão, o Secretário-Geral da Companhia, sr. Francisco Xavier d'Avillez, procedeu à chamada dos funcionários, que receberam diplomas e distintivos, por si e em representação dos seus colegas.

O total de galardões conferidos foi de 502 diplomas, 19 estrelas de prata e 11 estrelas de ouro, abrangendo 528 funcionários.

Em representação do grupo de 502 homens, aos quais competia a recepção de Diplomas, foi feita a entrega destes, simbolicamente, a um motorista e a um guarda-freio.

A entrega de diplomas e distintivos foi feita pelo sr. Administrador-Geral da Companhia, tendo o sr. Director-Geral dos Transportes Terrestres reservado para si o encargo da entrega do galardão de duas estrelas de ouro a três guarda-freios, com mais de vinte anos de serviço.

Do discurso do Administrador-Geral da Companhia, Mr. R. J. Smith, que falou, em seguida, sobre o significado da cerimónia, extraímos estas passagens:

«É motivo de preocupação constante em todo o Mundo civilizado, o número de acidentes de viação que se regista de ano para ano, com o seu impressionante cortejo de vítimas. Embora nas cidades o número de acidentes graves seja menor que nas es-

tradas, em Lisboa, felizmente, o número de acidentes causados pelos nossos veículos, atribuíveis à responsabilidade dos seus condutores, é uma reduzida percentagem do total. Contribui para isso a boa fiscalização do trânsito na cidade, a boa e rigorosa manutenção dos nossos veículos e o alto nível profissional da grande maioria dos nossos motoristas e guarda-freios. É no reconhecimento dessa qualidade do Pessoal ao qual confiamos a condução dos nossos veículos de serviço público, que pela segunda vez promovemos esta cerimónia, que constitui, afinal, uma homenagem, e que desejamos repetir ano após ano.

«Tem de ser constante e cada vez mais enérgica, sem dúvida, a nossa luta contra o acidente do trânsito. Mas, no significado que para nós tem, «Boa Condução» é mais do que evitar o acidente. Queremos ser um exemplo que se traduza em tranquilidade e segurança para todos: — para os passageiros, para os peões, para os outros condutores e veículos, e para nós próprios. Queremos, numa palavra, menos acidentes, menos reclamações, e mais estrelas de ouro!».

Ao encerrar a sessão, o sr. Engenheiro Miranda Coutinho fez algumas considerações sobre o trânsito e felicitou os funcionários distinguidos.

Finda esta cerimónia, foi servido um abundante copo de água aos convidados e, em recinto anexo, a todos os motoristas e guarda-freios que receberam diplomas ou distintivos, e que puderam estar presentes àquela sessão.

Grupo Desportivo da Companhia Carris de Ferro de Lisboa

No dia 4 de Fevereiro, na sala das sessões da Empresa, em Santo Amaro, realizou-se o acto da posse dos novos corpos gerentes do Grupo Desportivo da C. C. F. L., eleitos pela Assembleia Geral de 27 de Janeiro, para o triénio de 1958/1960.

Conferida a posse pelo Presidente da Assembleia Geral, sr. Casimiro Rodrigues de Sousa Janeiro, o Presidente da Direcção, sr. António Jérvys Pereira, saudou os novos corpos gerentes e endereçou as suas homenagens à Direcção e Administração da Companhia, a que tão dignamente preside Mr. R. J. Smith, a quem aquele Grupo Desportivo deve valiosos auxílios.

Os srs. Casimiro Rodrigues de Sousa Janeiro, António Aluísio Jérvys Pereira e Eng.º Jorge Augusto Martins Carqueja Gonçalves assumiram a presidência, respectivamente, da Assembleia Geral, da Direcção e do Conselho Fiscal.

Aos novos Corpos Gerentes do excelente Grupo Desportivo da Carris, apresentamos os nossos votos de muitas felicidades no exercício das suas funções.

"Gazeta dos Caminhos de Ferro,"

Pela entrada da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» no 71.º ano de existência, apresentaram-nos felicitações, que muito agradecemos, entre muitas outras individualidades, os srs. :

Doutor João Faria Lapa, chefe de Divisão, Adjunto à Direcção Geral da C. P. e nosso colaborador; Dr. Manuel Busquets de Aguiar, professor do ensino técnico e nosso colaborador; Dr. Élio Cardoso, editor do «Boletim da C. P.»; coronel Macieira Santos; major Mário Costa; Eng.º Teles da Silva; Dr. Leopoldo do Valle; coronel Raul de Carvalho; José Queirós; João Osório; Marino Franco de Lemos; e Eng.º Armando Ferreira.

A Imprensa e o nosso aniversário

O «Jornal do Comércio», da ilustre Direcção do sr. Dr. Fausto Lopo de Carvalho, ao referir-se, na sua edição de 24 de Março, ao número comemorativo do aniversário da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», fê-lo nestes termos, que muito agradecemos :

«Completo 70 anos de publicação a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», fundada em 1888 por L. de Mendonça e Costa e dirigida há largos anos com brilhantismo pelo consagrado jornalista e escritor Carlos d'Ornellas. Assinalando esta data publicou a «Gazeta» uma edição especial com valiosas colaborações e, no artigo de abertura, assinala-se justamente que a longevidade de uma publicação nunca pode constituir motivo de tristeza: uma revista, como um jornal, quantos mais aniversários conta mais profundas raízes lança na vida. Para não se envelhecer, o que é importante e necessário é acompanhar o tempo, isto é, procurar ser sempre actual.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», diz-se ainda no artigo de abertura, fundada quando as comunicações aceleradas, por carris, pouco mais de um quarto de século contavam, tem acompanhado fielmente todos os progressos que essa modalidade de transportes tem vindo registando tanto no País como no estrangeiro. Com efeito, nas páginas dos setenta volumes desta «Gazeta», que correspondem a outros tantos anos de publicação, encontram-se elementos valiosos para a História dos Caminhos de Ferro e sua evolução. O caminho de ferro exerceu em Portugal, como, aliás, em todo o Mundo, uma grande e benéfica influência, quer no ponto de vista puramente económico quer no ponto de vista social. No espaço de um século, vencendo vicissitudes, foi entre nós uma fonte criadora de novas energias.

Registamos com satisfação e apreço o aniversário da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e fazemos votos pela continuidade da sua publicação e dos seus êxitos.

NÃO PODIA TER ESCOLHIDO
melhor!

DURO*matic*

É A PANEIA DE
PRESSÃO IDEAL



Porque:

É TOTALMENTE CONS-
TRUIDA COM O FAMOSO

«PERALUMAN 30»

UM MATERIAL SUIÇO
3 VEZES MAIS RESISTENTE
QUE O ALUMÍNIO DE QUE
SÃO FABRICADAS AS
PANEIAS DE PRESSÃO
VULGARES

SEU INDICADOR DE
PRESSÃO É O MAIS PRÁTICO,
SEGURO E EFICIENTE DE TODOS

por isso...

DURO*matic*

E DE ABSOLUTA SEGURANÇA!

O SEU MANEJO É MUITO
FÁCIL E A SUA DURAÇÃO
ILIMITADA

AS PANEIAS "DURO-MATIC"
ENCONTRAM-SE À VENDA EM
3 TAMANHOS DIFERENTES
(4,6 E 10 LITROS)
E A PREÇOS MODERADOS
NAS BOAS LOJAS DE
ARTIGOS DOMÉSTICOS

NÃO ENCONTRANDO PEDIMOS O
OBSEQUIO DE SE DIRIGIREM
AOS

Representantes:

AGÊNCIA COMERCIAL SUECA, LDA

Av. Fontes Pereira de Melo, 45 - LISBOA

Telef. 59181 (3 linhas)

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida—Medicina, coração e pulmões—às 18 horas
Dr. Coelho de Castro—Cirurgia—Ossos e Articulações—às 18 horas
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—às 14 horas
Dr. Luís Malheiro—Pele e Sífilis—Consultas às 3, 5 e 8 e Sábados,
das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 14 horas
Dr. António Ferrão—Doenças dos olhos—às 14 horas
Dr. Vasconcelos Dias—Estômago, fígado, intestinos e doenças ano-
rectais—às 15 horas

Dr. Afonso Simão—Garanta, nariz e ouvidos—às 16 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 15 horas
Dr. Gonçalves Coelho—Doenças das crianças—às 17,50 horas
Dr. Pinto Bastos—Boca e dentes, prótese—às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 16 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 16 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Abril de 1908)

Os serviços do nosso porto

A força de ouvirmos dizer mal de tudo quanto é nosso, torna-se um prazer inigualável termos ensejo de afirmar a forma digna de todo o elogio como está sendo feito o serviço de desembarque e despacho de bagagens no posto de desinfecção.

Ainda ultimamente, no dia 26, os passageiros vindos no *Aragon* que desembarcaram em Lisboa, tiveram ocasião de apreciar a rapidez do expediente.

Desde as duas horas até as cinco e meia da tarde, isto é, em tres horas e meia foram vistos e despachados 793 volumes!

Serviços feitos d'esta maneira são dignos de todo o elogio.

E a proposito dos paquetes poderem atracar aos caes, o que varias companhias de navegação disseram ser impossivel por varias razões, teve o delegado por ellas mandado de confessar que as razões allegadas não tinham fundamento algum.

Mas não podendo vingar aquellas razões apelaram para a impossibilidade de metterem carvão no tempo determinado.

Pois *Boot Line*, muito apositadamente como experiencia, mandou um dos seus barcos metter carvão, estando atracado, e o serviço fez-se sem o menor embarço, e dentro do praso marcado para fazê-lo.

O que inventarão agora mais os detractores do nosso belo porto?

IMPRENSA

Actualidades Técnicas

Dirigida pelo distinto jornalista Armino Varela, começou a publicar-se, em Lisboa, uma nova revista intitulada *Actualidades Técnicas*, com redacção na Travessa da Piedade, 36-1.º Esq.

Esta revista que se destina a registar todos os acontecimentos operados no campo da técnica, trata desenvolvidamente, neste seu primeiro número, da recente reunião dos técnicos portugueses da Energia Nuclear e insere vários artigos de interesse, entre os quais figuram os seguintes:

O Laboratório de Radioisótopos do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, pelos Eng.ºs M. Rocha e M. Gonçalves Ferreira e Dr. A. Gilbert, Vantagem do uso da prata radiactiva no estudo do transporte sólido no mar, pelo Dr. Armando Carlos Gilbert. Uma variante do método de deluição isotópica usual, pelos Eng.ºs agrónomos José Manuel Arriaga e Cunha e Joaquim Baptista. Aspectos industriais da Energia Nuclear, pelo Eng. António Gouveia Portela. Cálculo Tensorial, pelo Dr. Fernando Veiga de Oliveira. A destilação da gema dos pinheiros e os sistemas contínuos, pelo Eng. José Moraes de os Rios Froes. Circuitos Rádio-Electrónicos e Controle e distância das centrais hidroeléctricas.

Agradecemos a visita desta nova publicação.

Viagens e Transportes

Alterações aos horários do «Sud» e do «Lusitânia-Express»

A partir do próximo dia 6 do corrente, são alterados, por motivo da mudança da hora legal, os horários do «Sud» e do «Lusitânia-Express».

O «Sud-Express», que se efectua todos os dias, sai de Santa Apolónia às 12.45 e chega àquela estação às 17.55, realizando-se as partidas e as chegadas do «Lusitânia-Express», às segundas, quartas e sextas-feiras, também naquela estação, respectivamente, às 20.50 e 10.50.

Alterações ao horário em vigor de alguns comboios nas linhas do Sul

Nos períodos abaixo indicados são feitas as seguintes alterações ao horário em vigor, do dia 29 de Março a 8 de Abril de 1958, inclusive: os comboios n.ºs 8011, 8844 e 8845, a automotora n.º 9728 e a máquina M 9210, efectuam-se diáriamente em todo o tracto.

Suspensa a circulação da automotora n.º 9730.

Do dia 30 de Março a 9 de Abril de 1958, inclusive, os comboios n.ºs 8012, 8846 e 8847 e a máquina M 9207, efectuam-se diáriamente em todo o tracto.

Por motivo da circulação diária dos comboios n.ºs 8011 e 8012, é fixado o cruzamento entre estes comboios, na estação de Messines-Alte, nos períodos acima indicados.

Os nossos caminhos de ferro (C. P. e Sociedade Estoril)

transportaram em 1957 — 6.887.000 passageiros

De 1 de Janeiro a 31 de Dezembro de 1957 os nossos caminhos de ferro transportaram 6.887.000 passageiros: 5.500.000 na rede da C. P. e 1.387.000 na Sociedade Estoril.

Quanto a mercadoria transportada, a totalidade atingida foi de 315.000 toneladas, das quais 300.000 em pequena velocidade. À C. P. couberam, nesse total, 14.000 toneladas em grande velocidade e 298.000 em pequena; e à Sociedade Estoril, 1.000 e 2.000, respectivamente.

As receitas líquidas apuradas foram na C. P., de passageiros, 29.155.000\$00; de bagagens, 406.000\$00; de mercadorias, 7.269.000\$00 em grande velocidade e 22.533.000\$00 em pequena velocidade.

Na Sociedade Estoril, as receitas líquidas atingiram estes números: passageiros, 2.488.000\$00; mercadorias em grande velocidade, 82.000\$00; e em pequena, 32.000\$00.

Jardim Zoológico de Lisboa

**Entraram no nosso «Zoo», em 1957, cerca de
meio milhão de visitantes**

Recebemos um exemplar do Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal que foram presentes à Assembleia Geral, em sessão ordinária, no dia 19 de Março, na Secretaria do Jardim Zoológico e de Aclimação em Portugal, presidida pelo sr. Eng. António Maria de Fontes Pereira de Melo.

Começa o Relatório por prestar homenagem às memórias dos srs. Dr. Augusto da Silva Carvalho e Manuel Magno, falecidos do decurso de 1957, tendo sido o primeiro Secretário da mesa da Assembleia Geral e o segundo, o médico que durante muitos anos dirigiu os serviços clínicos dispensados ao pessoal do Jardim.

Sobre o movimento de visitantes, o relatório informa-nos que, embora levemente inferior a 1956, o ano de 1957 figura entre os dois anos de maior concorrência em toda a vida do Jardim, não estando longe de meio milhão o número de visitantes em cada um dos dois últimos anos.

As colecções zoológicas foram enriquecidas com duas girafas, um hipopótamo oferecido pelo governador da Guiné, cinco avestruzes e uma importante remessa de tucanos e outras aves brasileiras, organizada pelo Cônsul de Portugal em Santos.

Completaram-se várias obras projectadas, entre as quais um novo aviário, uma nova instalação para avestruzes e a ampliação do Restaurante Popular

da Mata. Durante o ano corrente importantes melhoramentos serão inaugurados.

Nos seus agradecimentos aos colaboradores da notável obra realizada no Jardim, o ilustre Conselho de Administração inclui também a Imprensa, o que, pela modesta parte que nos toca, muito agradecemos.

Interessante o que se refere às colecções dos animais, que em 31 de Dezembro eram constituídas por 821 mamíferos, 2.767 aves, 98 répteis e 4 enxames de abelhas, num total de 3.690 exemplares.

No último exercício verificaram-se 1.403 nascimentos, 640 ofertas, 255 compras, 49 entradas por troca, 1.484 mortes (aves na grande maioria) 45 saídas por troca, 63 saídas por oferta, 732 vendidos, 359 saídas para alimentação de outros animais. São impressionantes os números referentes à alimentação dos animais: 2.713.410 rações, nelas se incorporando, depois de devidamente inspeccionadas pelo sr. Dr. Joaquim Soares Lopes, distinto médico veterinário, 161.030 quilos de produtos animais, 851.466 quilos de produtos vegetais, num total de 1.012.496 quilos.

Com a manutenção de animais em 1957 gastaram-se 1.333.528\$78. O prejuízo em saldo para 1958 é representado pela importância de 16.278\$60.

No parecer do Conselho Fiscal lê-se o seguinte:

«A afluência de visitantes, que, no ano de 1957, atingiu quase meio milhão, é a prova inofismável do alto apreço em que o jardim é tido pelo público e constitui por assim dizer um autêntico plebiscito da actividade notável do nosso Conselho de Administração, o qual, apesar dos minguados recursos de que dispõe e das dificuldades com que por vezes tem lutado, conseguiu mesmo assim realizar uma vasta obra digna dos nossos maiores louvores.»

Com os constantes melhoramentos e embelezamentos que lhe são introduzidos quase dia a dia, o nosso Jardim de Aclimação tornou-se num dos mais belos «Zoos» da Europa.

Nas grandes obras utiliza-se material produzido por

CABOS ARMADOS E TELEFÓNICOS, L.^{DA}

PORTUGAL

Administração e Serviços Comerciais

Rua dos Duques de Bragança, 9 • LISBOA • Telef. 3 26 16 / 2 19 78 / 2 89 12



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», n.º 57, III série, de 8 de Março de 1958, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1957, foi aprovado por despacho desta Direcção-Geral de 21 de Fevereiro findo, o projecto de nova redacção da tarifa comum internacional para o transporte de passageiros e bagagens (T. C. V.) e dos seguintes anexos à mesma tarifa:

Anexo n.º 1 — Disposições especiais aplicáveis ao tráfego entre Portugal e a Espanha.

Anexo n.º 2 — Disposições especiais aplicáveis ao tráfego entre Portugal e a França, em trânsito por Espanha.

Anexo n.º 3 — Disposições especiais aplicáveis ao tráfego entre Portugal e a Alemanha Ocidental (D B), a Áustria, a Bélgica, a Grã-Bretanha, a Holanda, a Itália, o Luxemburgo e a Suíça, em trânsito pela Espanha, e pela França.

apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de acordo com a Sociedade Estoril.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 1 de Março de 1958. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

O «Diário do Governo», n.º 65, II série, de 18 de Março de 1958, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 22 562, de 25 de Maio de 1955, autorizar a transferência para o domínio da Câmara Municipal de Castro Verde de uma parcela de terreno do domínio público do caminho de ferro, com a área de 52,50 m², situada do lado esquerdo da linha do sul, ao quilómetro 206,221 83/206,256 83, para alargamento da estrada junto da estação de caminho de ferro de Ourique.

Ministério das Comunicações, 12 de Março de 1958. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DOS PORTOS, CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES DA PROVÍNCIA DE MOÇAMBIQUE

Armazéns gerais

3.ª REPARTIÇÃO

Referência: ao Concurso n.º 64/58

O «Diário do Governo», n.º 67, III Série, de 20 de Março de 1958, publica o seguinte:

O concurso n.º 64/58, referente à aquisição de carris e *éclisses*, publicado no *Diário do Governo* n.º 50, 3.ª série, de 28 de Fevereiro último, que se devia realizar no dia 5 de Março, fica adiado para o dia 7 de Abril de 1958, à mesma hora.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, Lourenço Marques, 4 de Março de 1958. — O Director dos Serviços, *Brazão de Freitas*.

IN MEMORIAM

João Alberto Barbosa Carmona

Engenheiro Inspector Superior
de Obras Públicas

Faleceu no dia 28 de Fevereiro do corrente ano o Engenheiro Inspector Superior de Obras Públicas, sr. João Alberto Barbosa Carmona. Natural de Lisboa, completaria em 9 de Julho próximo sessenta e seis anos de idade. Foram seus pais D. Maria Carolina Barbosa e José Manuel de Lima Carmona.

Foi uma vida brilhante e intensa a sua.

Com o curso de artilharia a pé, da Escola de Guerra, tomou parte na Grande Guerra de 1914-1918, continuando no Exército até Julho de 1929, mês em que, a 22, e já diplomado, então, com o curso de Engenheiro pelo Instituto Superior Técnico, ingressou na Junta Autónoma de Estradas, como Adjunto da Secção de Pontes. Em Dezembro de 1933 foi nomeado subchefe da Secção, passando a chefe em Julho de 1935, continuando como chefe de Divisão e chefe da Repartição de Pontes até Junho de 1948. No dia 25 desse mês foi nomeado Engenheiro Inspector Superior de Obras Públicas.

O seu nome está ligado honrosamente a muitas obras notáveis. Construiu e remodelou cerca de 300 pontes, figurando entre os seus numerosos trabalhos a remodelação das pontes dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, tais como as do Milijoso, Trezói, Criz, Breda, Dão, Várzeas, etc.

Interveio também nas construções do Aqueduto Duarte Pacheco e das pontes da Arrábida e de Vila Franca de Xirra.

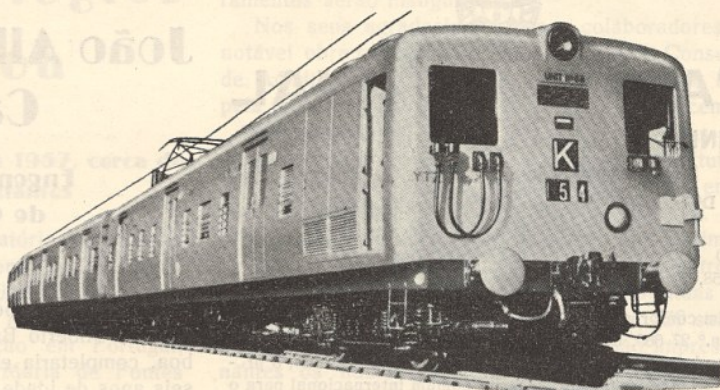
Como engenheiro, foi incumbido de várias missões importantes no País e no estrangeiro.

Louvado, na Ordem do Exército, várias vezes, recebeu Medalhas de Guerra, Vitória, Defesa Marítima e *Comportamento Exemplar* de ouro, tendo sido também galardoado com o grande oficialato de Santiago e a Comenda de Cristo.

No dia 21 de Março, o Conselho Superior de Obras Públicas reuniu-se em Sessão Plenária, com o fim de prestar condigna homenagem à sua memória.

Presidiu à sessão o sr. Ministro das Obras Públicas, ladeado pelos srs. Ministro das Comunicações, Subsecretários das Obras Públicas e do Ultramar e Presidente do Conselho Superior de Obras Públicas.

A numerosa assistência a esta sessão era constituída por todos os vogais do Conselho Superior e bem como os antigos Ministros e Subsecretários do Ministério das Obras Públicas.



BREDA FERROVIARIA S. p. A.

Representante exclusivo:

«UNIVERSAL»

Sociedade de Aços, Máquinas e Ferramentas
PORTO—LISBOA



Os anúncios
nos «eléctricos» e
autocarros da
Companhia Carris
são

ECONÓMICOS E EFICIENTES

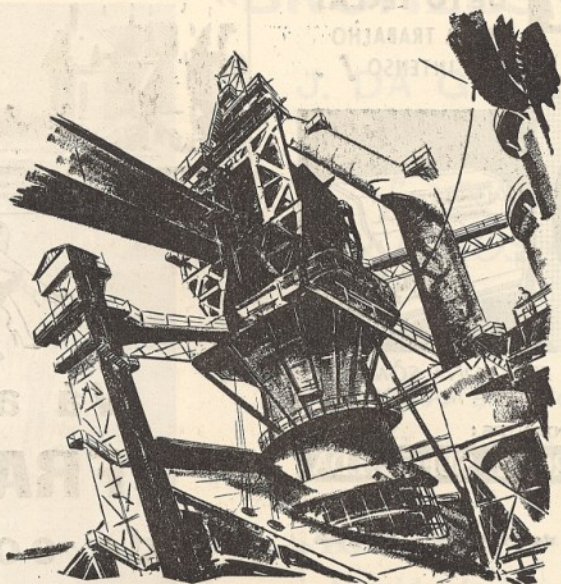
CONSULTE A

SECÇÃO DE PUBLICIDADE

CALÇADA DA BICA PEQUENA, 4

TELEFONE: 3 50 35





— Todos os géneros de produtos aplanados :

- Chapas grossas e médias, rolos e chapas finas a quente e a frio, chapas galvanizadas e chapas magnéticas.
- Arco de ferro e tiras para tubos.
- Folha-de-flandres electrolítica.
- Barramentos, perfilados navais, barras com bolbo duplo.
- Fio para trefilar (Fil machine) e produtos trefilados.
- Todo o material para via.
- Todas as peças para material circulante.
- Aços especiais, corpos moentes.
- Aços com alto limite elástico (Cor-Ten, Soudotenax).
- Peças forjadas. Cilindros de laminadores.
- Ferros de fundição especiais.
- Locomotivas de linha e de manobras, Diesel hidráulicas e Diesel eléctricas.

COCKERILL - OUGREE

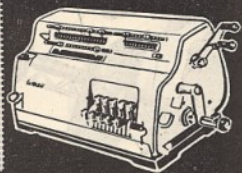
SHRAING (Belgique)



Everest

A CALCULADORA DE
DE 10 TECLAS
PARA TRABALHO
INTENSO !

COM
TRANSPORTE
DE RESULTADOS
ACUMULADOR
APAGADOR NA
ADIÇÃO



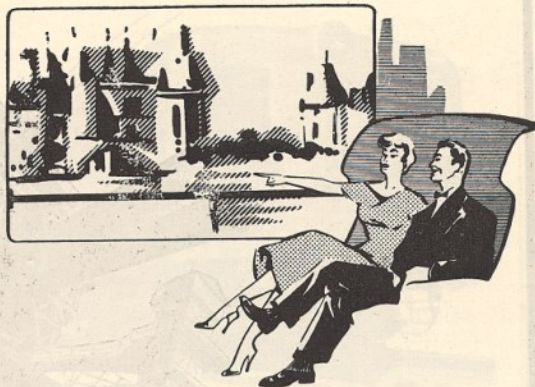
FUNCIONA SÒMENTE
COM A MÃO DIREITA

REPRESENTANTES :

AGÊNCIA COMERCIAL SUECA.LDA

Av. Fontes Pereira de Melo, 45 — LISBOA

Telef. 59181 (3 linhas)



Vá a
FRANÇA
de comboio

Gozará o encanto da Viagem...
sem ter tempo de cansar-se.

No comboio pode admirar a paisagem,
tomar a sua refeição, dormir,
passar com toda a comodidade.

Oferecemos-lhe também, nos principais
centros turísticos, as nossas
excursões em autocarros.

Bilhetes nas agências de viagens.

**CONFORTO
RAPIDEZ
ECONOMIA**



Reduções de 20 a
40% nos bilhetes
turísticos e
de grupos.

INFORMAÇÕES:

**CHEMINS DE
FER FRANÇAIS**

Av. José António, 57, MADRID • Telef. 47 20 20

SOREFAME

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.^{da}

Rua Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho

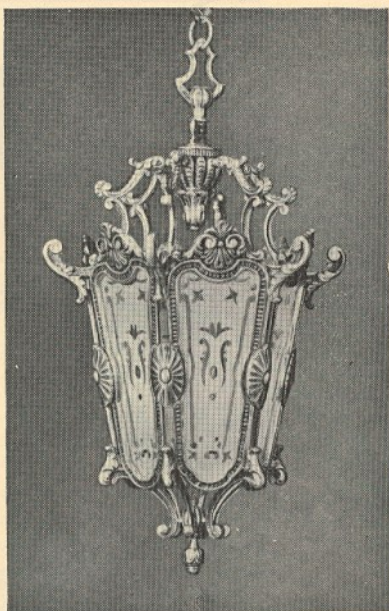
Telefones: Amadora 1004-1048 Telegramas: «Sorefame»

AMADORA

Construções Metálicas

Carruagens de Caminhos de Ferro

Equipamento das grandes barragens comportas
Caldeiraria * Soldadura eléctrica
Válvulas condutas forçadas
Reservatórios metálicos
Estruturas metálicas



«BRONZES SUPER»

J. DA GAMA ALVES

LUSTRES ■ LANTERNAS
CANDEEIROS ■ BIBELOTS

FÁBRICA:

Rua Ernesto da Silva, 46-A

Telef. 013275 — Algés — LISBOA

Salão de Exposição:

Avenida da Liberdade, 3, 3.º

Telef. 24288 LISBOA



Equipamento original
das automotoras ALLAN
em serviço na C. P.

Material de injeção «Diesel» e eléctrico
para motores industriais, marítimos
e de camiões e tractores

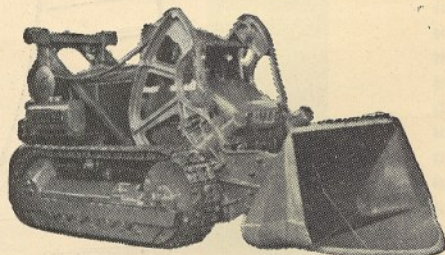
REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

EIMCO

APRESENTA:



O Tractor-Escavador 105 Diesel
PODENDO TRABALHAR EM BULLDOZER

PARA TODAS AS
PRODUÇÕES **EIMCO**

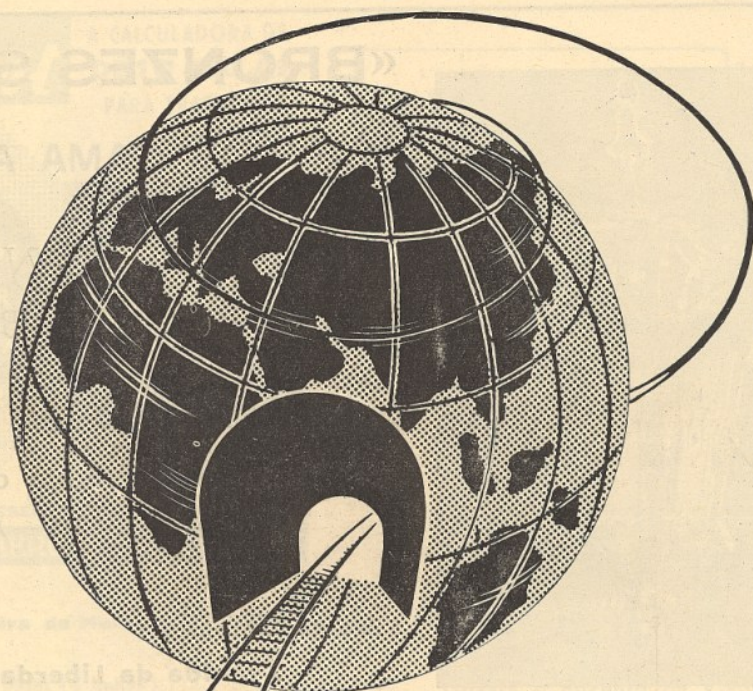
CONSULTAR O REPRESENTANTE

EDMOND DARDEL

Rua Rodrigues Sampaio, 19-4.º-B

LISBOA

TELEF. 4 22 89



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE