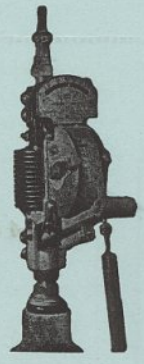
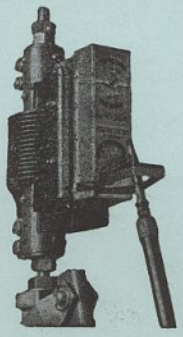
# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

BIBLIOTECAS MUNICIPAIS DE LISBOA

BROWN BOVERI

RELÉS





para protecção contra curto-circuito e sobrecarga de alternadores, transformadores, cabos, etc.

SOC. DE ELECT. BROWN BOVERI, LDA.
RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481 – 2.º • TEL. 23411 • PORTO

N.º 1851 • 1 FEVEREIRO 1965 • 77.º ANO

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

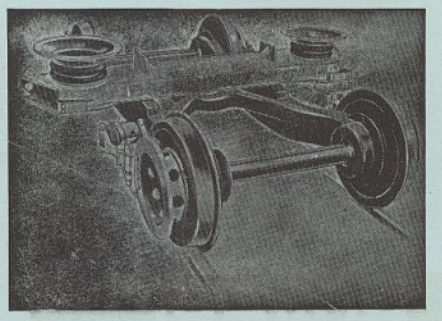
**NOS ELÉCTRICOS E AUTOCARROS**

*todos os anúncios são óptimos*

**Custam pouco e toda a gente os lê**

*Peça informações e tabela de preços à*
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 – Lisboa
Telefone: 35035

*Sensação em travões para Caminhos de Ferro*



*Os novos travões de disco GIRLING*

*Agentes:* **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

**Sociedade de Gases e Produtos Químicos, S.A.R.L.**

**Avenida Infante D. Henrique - Cabo Ruivo — LISBOA**
**Telefone 38 28 62 (5 linhas)**

- **GASES INDUSTRIAIS E MEDICINAIS**
- A mais moderna aparelhagem para soldadura eléctrica, oxiacetilénica e em atmosfera inerte, oxicorte e metalização pelo processo METCO.
- Máquinas de soldadura automática por arco submerso.
- Máquinas de soldadura automática e semiautomática para os processos TIG e MIG em atmosfera de argon ou $CO_2$.
- Máquinas de soldadura por resistência, por pontos e por roletos.

*Representantes para Portugal de:* S. A. Brown Boveri, Knapsack Griesheim A. G., Harris Calorific Co., Ets. R. Dubé, Elektro Bau A.G., Metco Inc., etc., etc.

Delegações em:
LUANDA — LOBITO
L. MARQUES – BEIRA

Depósitos em:
COVILHÃ — FARO
M. GRANDE–TOMAR
SANTARÉM

DEPÓSITO LEGAL
- 0. MAI 1965

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

## TRANSPORTES E TURISMO

**Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA**

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

*Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º – LISBOA-2*
*Telefone: P P C 32 01 58 – DIRECÇÃO: 32 75 20*

*Correspondente em Madrid: ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA – Marqués de Urquijo, 10-1.º-Dt.º*

**Premiada nas Exposições:** GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. – MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954 Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. – MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904

BIBLIOTECAS MUNICIPAIS DE LISBOA

**Director:**

**ENG.º LUÍS DA COSTA**

(Chefe da Repartição de Exploração da Direcção-Geral de Transportes Terrestres e Vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamentos dos Transportes Terrestres).

**Directora-Gerente e Editora:**

**FERNANDA D'ORNELLAS**

**Conselho Directivo:**

Eng. **MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA,** Administrador-Delegado, por parte do Governo, da C. P.

Eng. **ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL,** Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor **JOÃO FARIA LAPA**

Comandante **ÁLVARO DE MELO MACHADO**

General **JÚLIO BOTELHO MONIZ**

**Assinaturas:**

Portugal e Brasil 30$00 (semestre); Ultramar 80$00 (ano); Espanha 150 pesetas (ano); Estrangeiro £ 1.5.0 Número avulso 5$00; Números Especiais 10$00.

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES:

Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
JORGE RAMOS
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA

## Neste número:

A coordenação e a evolução tarifária na Economia dos Transportes e na Economia Geral, pelo Eng. *LUÍS DA COSTA* . . . . . 463
Panorama, por *REBELO DE BETTENCOURT* . . . 466
As plantações de eucaliptos na Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, pelo Eng. *MELO DE SAMPAIO*, Chefe do Serviço Florestal e Agrícola do C. F. C. . . 467
I Colóquio Nacional de Transportes . . . . . 469
Imprensa . . . . . 469
Vida ferroviária – Joaquim Moreira Vinhas e a fusão das associações ferroviárias de Socorros Mútuos . . . 469
Gazeta dos Caminhos de Ferro . . . . . 470
Livros e Autores. . . . . 470
Simpósio internacional sobre economia dos transportes . 471
Porto da Beira . . . . . 472
Feira do Ribatejo — A Feira Nacional da Agricultura, terá a participação do Arquipélago dos Açores . . . . . 472
Biblioteca Municipal de Elvas . . . . . 472
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por *EMÍLIO BARBOSA ESTACIO* . . . . . 473
Para quando a ligação ferroviária através da ponte sobre o Tejo? . . . . . 475
Intercâmbio Turístico entre a América e Moçambique . . 475
Os nossos mortos . . . . . 475
Linhas Estrangeiras. . . . . 476
Há 50 anos . . . . . 476

## Da quinzena

### NO MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

# Entrega de condecorações concedidas pelo Chefe do Estado a um grupo de ferroviários

*No Ministério das Comunicações, efectuou-se na manhã de 20 de Janeiro, a cerimónia de entrega, a funcionários da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, das Condecorações concedidas pelo Chefe do Estado. Presidiu à cerimónia o sr. eng. Carlos Ribeiro, ministro das Comunicações. Além dos agraciados, assistiram ao acto os srs. José António de Miranda Coutinho, director-geral dos Transportes Terrestres; prof. dr. Mário de Figueiredo e eng. Roberto de Espregueira Mendes, respectivamente presidente do conselho de administração e director-geral da C. P.; e dr. Manuel Goncalves, chefe de gabinete do ministro.*

*O titular da pasta das Comunicações proferiu, a propósito, algumas palavras, para afirmar ser ali um mero intermediário entre o sr. Presidente da República e a massa de pessoal do sistema de comunicações ferroviárias, representada ali por um pequeno grupo de funcionários com quem o Chefe do Estado mais ìntimamente contactou nas suas viagens. E acrescentou, acentuando:*

*— O gesto ultrapassa este pequeno grupo e pretende, ao que suponho, abranger todos os funcionários da C. P.*

*O sr. Ministro das Comunicações disse, depois, que trabalham presentemente nos transportes ferroviários 26 mil pessoas, trabalho de que depende, em muito, o progresso da economia e do nível de vida dos portugueses. Neles deposita grandes esperanças, pois a sua dedicação e competência, em condiçõees muitas vezes precárias, provam o nível médio excelente desses profissionais, qualidades agora moralmente premiadas.*

*Por fim, o sr. eng. Carlos Ribeiro procedeu á entrega das seguintes condecorações:*

*De Comendador da Ordem do Infante Dom Henrique, aos srs. engs. Adriano da Silva Baptista, chefe do serviço de movimento e António Gomes Leal, chefe do serviço de tracção e material circulante; de Oficial da Ordem do Infante Dom Henrique aos srs. José Martins Gomes, inspector principal de exploração e Francisco António de Lima, inspector de zona; de Cavaleiro da Ordem do Infante Dom Henrique, aos srs. Manuel Joaquim Bento, chefe maquinista e Angelo Pinto dos Santos, revisor de bilhetes principal; e da medalha de prata da Ordem do Infante Dom Henrique, ao sr. José de Oliveira, servente de 1.ª classe.*

*Em nome dos agraciados e de todo o pessoal ferroviário, agradeceu o sr. eng. Gomes Leal.*

# A coordenação e a evolução tarifária na Economia dos Transportes e na Economia Geral

Pelo Eng. LUÍS DA COSTA

### Evolução dos transportes

Desde os mais remotos tempos que a humanidade sentiu a necessidade da deslocação das pessoas e das coisas, e assim nasceu a noção de transporte que se veio concretizando, através dos tempos, pela utilização dos mais rudimentares meios, e que, em virtude da espantosa evolução verificada depois da descoberta da máquina de vapor e da evolução crescente de descobertas maravilhosas, chegou aos actuais, cómodos e rápidos transportes ferroviários, rodoviários e aéreos.

Podemos dizer que inicialmente e já em época bastante posterior aos primeiros tempos da humanidade os transportes apenas eram executados através dos caminhos e rios. Depois, utilizando estradas, rios e canais, até ao aparecimento do caminho de ferro que vem, duma maneira revolucionária, modificar inteiramente a indústria transportadora, por virtude das suas possibilidades no transporte de grandes massas a grandes distâncias, e com considerável economia de tempo.

Este facto não podia deixar de ter os seus reflexos na economia geral, levando à instalação de indústrias em locais até então inacessíveis, ou por conveniência da existência de matérias-primas, ou de centros de consumo, possibilitando, também, mais fàcilmente a deslocação de mão-de-obra.

Este modo de transporte era pràticamnte insensível à concorrência que os outros lhe provocavam, pois, os por estrada eram insignificantes e os por cursos de água se limitavam às possibilidades da navegabilidade destes, tendo assim o caminho de ferro conquistado uma situação de monopólio para as grandes distâncias, aumentada ainda com a característica que lhes dava a situação de só ele se poder servir da sua via.

Em vista desta situação, que poderia dar lugar a abusos, viram-se os poderes públicos na obrigação de intervir, a fim de defender o interesse público e a economia da Nação. Desta situação nasceu a ideia de serviço público, de que resultam para os transportes as obrigações de explorar e de transportar, a fiscalização tarifária e criação da base tarifária uniforme para evitar a descriminação entre os usuários.

### Remuneração do Transporte até ao aparecimento do Caminho de ferro

No longo período anterior ao caminho de ferro os transportes eram executados, ou por estrada e caminhos em todas as zonas onde elas existiam, ou por rios até aos pontos onde a sua navegabilidade o permitia, ou ainda em tráfego marítimo de cabotagem.

Como seriam remunerados esses transportes?

A que critério obedeceria a sua remuneração?

Se pensarmos em que esses transportes, e principalmente os terrestres, eram feitos, ao que hoje chamamos em regime de artesanato, não é difícil supor que esses transportadores cuidavam principalmente em que a receita cobrisse a despesa que eram obrigados a fazer com os veículos e com a alimentação dos animais que lhe davam tracção.

Tudo nos leva a crer que, embora fora do problema que hoje nos preocupa, já havia uma ligeira noção do preço do custo do transporte e que esse custo de produção seria o necessário para cobrir as despesas que podemos chamar fixas da manutenção dos veículos e dos animais que os tiravam. A frequência dos serviços que prestavam dar-lhes-ia o necessário para a sua própria manutenção.

Dentro deste critério simplista, e por não termos elementos de prova mais concretos, temos por certo não andarmos muito longe da realidade, nesta afirmação, se pensarmos no grau de cultura dos transportadores da época em que esses transportes se realizavam e nos hábitos simplistas dessa mesma época.

Infelizmente, ainda hoje existem, em grande parte dos nossos transportadores rodoviários, esses mesmos critérios e hábitos simplistas que os levam à ruína, pois as condições económicas do transporte são hoje bem mais complexas do que na época que estamos considerando.

### O Aparecimento do Caminho de Ferro

Entretanto, aparece o transporte ferroviário, um modo de transporte que viria revolucionar não só a economia dos transportes mas também e, principalmente, a economia geral da Nação e ainda uma alteração profunda em toda a política das Comunicações, por virtude da sua grande capacidade transportadora a grandes distâncias e com considerável economia de tempo.

Como já atrás dissemos, viu-se o caminho de ferro sem competidores, para essas grandes massas de transporte a grandes distâncias e em razão desta situação não podiam os poderes públicos, na defesa do interesse público e da economia em geral, deixar de intervir.

Dessa intervenção resultaram obrigações para o

novo modo de transporte que, além das de explorar e transportar, viu impor-se-lhe certas condições tarifárias devidamente controladas.

**As Tarifas Ferroviárias e a sua evolução**

Certas imposições tarifárias feitas pelos poderes públicos, se bem que no interesse de uma política economica e social, não contribuíram muito para uma boa economia do transporte ferroviário, embora este encontrasse compensação para essa distorsão tarifária na sua situação monopolista.

Com o fim de manter essa política social e económica adoptou-se a tarifa «ad valorem», a tarifa quilométrica uniforme e a tarifa quilométrica degressiva que não deixavam também de visar interesses comerciais próprios do caminho de ferro.

Estas modalidades tarifárias, hoje, em que o transporte ferroviário sofre a concorrência do transporte rodoviário, podem resultar em seu prejuízo se não forem convenientemente adaptadas às circunstâncias ou até se não forem substituídas por uma nova modalidade de inspiração mais comercial ou mesmo, podemos acrescentar, mais lógica.

No entanto, estes sistemas tarifários não deixaram de ter seus efeitos benéficos exercendo grande influência no desenvolvimento económico, pois permitiram a instalação, em qualquer ponto, de indústrias transformadoras e o transporte de matérias-primas em condições econòmicamente vantajosas.

As tarifas devem levar o usuário do transporte a utilizar aquele que traga menor custo para a colectividade e para isso tudo leva a supor que há que ter em conta o preço do custo na qual parece dever basear-se qualquer estudo tarifário.

Também aqueles sistemas tarifários permitiram a instalação de indústrias transformadoras junto dos centros de produção de matérias-primas pois os produtos acabados poderiam ser transportados em boas condições económicas para os centros de consumo, em virtude da aplicação da tarifa quilométrica degressiva.

Na sua época tiveram a sua virtude os sistemas tarifários atrás indicados e muito contribuíram para o desenvolvimento económico do País, e o caminho de ferro, devido à sua posição de monopolista, encontrava compensação na aplicação das 3 modalidades tarifárias indicadas.

No nosso País a evolução das tarifas ferroviárias foi constante e, como a seguir observaremos, confusa e desconexa.

Desde o início da exploração dos caminhos de ferro em Portugal, os preços dos transportes ferroviários eram regulados por tabelas dos preços máximos estabelecidos pelos contratos de concessão de cada uma das linhas concedidas.

As tarifas aplicadas eram diferentes para cada linha.

Na tarifa a aplicar na Linha do Norte, os preços de aplicação funcionavam como preços máximos. Viveu-se este regime até que em 1860 foi publicada a primeira Tarifa Geral que, 5 anos depois, em 1865, seria remodelada.

Todavia, passados dez anos da sua existência, nova Tarifa Geral foi publicada, mas não aplicável às Linhas do Norte e Leste.

Em 1887 foi posta em vigor, apenas para a Linha Lisboa-Sintra e Torres, uma Tarifa Geral que vigorou até 1903, data em que nova Tarifa Geral a substituiu.

Em 1912 foi remodelado o regime tarifário para a C. P., que passou a ser uniforme para todas as Linhas desta Companhia, servindo de modelo o regime tarifário francês, baseado numa Tarifa legal, que não podia ser ultrapassada por nenhuma Tarifa Geral. A Tarifa Geral estabelecida pelas Empresas ferroviárias, mais baixa do que a legal, era de aplicação geral, havendo ainda tarifas especiais de preços mais baixos do que a Geral e ainda preços menos elevados aplicáveis a determinada mercadoria ou a um grupo de mercadorias.

Passou também a haver tarifas destinadas ao tráfego entre empresas diferentes com a designação de tarifas combinadas, tais como: a Tarifa N. B. para o tráfego entre a Linha do Norte e a da Beira Alta, a Tarifa P. H. para o tráfego entre Portugal e Espanha e a Tarifa P. H. F. para o tráfego entre Portugal e a França.

Com a publicação de novas Tarifas Gerais, o regime tarifário foi-se aperfeiçoando tendo sido adoptadas tarifas por escalões.

Este sistema tarifário pelo qual a taxa-base por quilómetro baixa a partir de cada escalão, (estes escalões, geralmente, eram de 100 quilómetros), tinha o inconveniente de os transportes para estações anteriores, próximas do limite dos escalões, ficarem sobrecarregados.

Em 1920 entrou em vigor um novo regime tarifário, com base no sistema belga, com preços decrescentes com uma Tarifa Geral uniforme para todas as Companhias Portuguesas, completada por uma Classificação Geral de Mercadorias, uma Tarifa de Despesas Acessórias, uma Tarifa Especial de Grande Velocidade, bem como uma Tarifa Especial de Pequena Velocidade.

Desde então, as condições de aplicação tarifária passaram a ser iguais para todas as empresas ferroviárias, variando apenas as tabelas de preços da Tarifa Especial de Pequena Velocidade, preços estes que nas linhas da C. P. eram estabelecidos segundo curvas parabólicas decrescentes com a distância.

Pela primeira se teve em conta no regime tarifário português a defesa contra as vias concorrentes (a via marítima em serviço de cabotagem e a via fluvial), tendo sido estabelecidos preços mais baixos, por zonas, nos percursos em que essa concorrência se fazia sentir (via fluvial Abrantes-Lisboa e via marítima Lisboa-Porto) nas linhas da C. P. e preços fixados, além de 175 quilómetros (por motivo

da via marítima Lisboa-Vila Real de Santo António e Pomarão na Linha do Sul e Sueste).

Este regime tarifário vigorou até 1925, data em que foi revisto, tendo sido incluído nos seus preços todos os impostos existentes com a designação de Imposto Ferroviário.

Ainda hoje ele vigora embora com algumas alterações quanto a mercadorias.

Quanto a passageiros, a tarifa respectiva foi alterada em 1945.

As Tabelas da Tarifa Especial de Pequena Velocidade também sofreram grande remodelação com a diminuição do seu número e a extinção de preços decrescentes segundo curvas parabólicas, mas passando a tê-los degressivos, com pequenas variações, em relação à distância, com grande aproximação de preços proporcionais a esta.

Paralelamente à evolução tarifária que vem sendo descrita, a desvalorização da moeda, provocada pela Grande Guerra de 1914-1918, obrigou a um aumento de preço dos transportes ferroviários para o que se estabeleceu um regime de sobre-taxas com a seguinte evolução:

Sobre-taxa de 10% em 1915, elevada para 25% em 1916, para 40% em 1917 e depois para 57%.

Este último aumento de 17% foi destinado ao aumento de vencimentos do pessoal.

No começo de 1920 foi a sobretaxa elevada para 100% e no fim deste mesmo ano para 200%.

Em 1922 novo aumento se verifica e então para 500% para a maior parte das mercadorias, mantendo-se os 200% para um grupo de mercadorias, consideradas de primeira necessidade, de modo a que os seus preços não fossem aumentados.

Verificou-se então que este regime de sobretaxas, só por si, não era suficiente para que os caminhos de ferro pudessem suportar os aumentos dos materiais de que necessitavam pelo que em 1923 foram alterados os preços das bases tarifárias mantendo-se sobre eles as sobretaxas até então existentes de 200% e 500%.

Em meados de 1924, a contínua desvalorização da moeda obriga à elevação da sobretaxa para 1000% para as mercadorias gerais, mantendo os 500% para as mercadorias sob protecção.

Neste último ano as sobretaxas foram substituídas pelos multiplicadores 11 e 6.

Assim se viveu até 1931 data em que, de novo, se tornou necessária a aplicação de uma nova sobretaxa de 10%, tendo havido ainda uma outra sobretaxa de 10% que apenas vigorou de 1 de Abril a 30 de Setembro de 1938 por se ter verificado resultado contrário ao desejado.

É neste regime que os caminhos de ferro são levados a enfrentar a situação criada pela Guerra Mundial 1939-1945, que logo sentiram os efeitos do aumento dos materiais e do combustível necessários para a sua exploração.

Foi, porém, diferente a orientação governamental, da que foi tomada na guerra anterior, procurando manter os preços dos transportes, a fim de evitar o aumento do custo da vida, política esta cuja continuação foi impedida pelo grande e rápido aumento dos materiais e combustíveis e que levou os caminhos de ferro a uma quase impossibilidade de manter a sua exploração.

Em face desta situação foi determinada uma revisão tarifária, de que resultou a publicação de uma série de tarifas de passageiros, para a C. P. e outras combinadas com as outras Empresas.

Quanto a mercadorias e com o fim de minorar a situação das empresas ferroviárias, foram feitas diversas alterações às tarifas existentes.

Uma das mais importantes foi levada a efeito em Março de 1949, incorporando as multiplicadoras nos preços tarifários.

Em 1951 foi dada a Concessão Única de todas as Linhas Férreas do País à C. P. do que resultou a unificação de todas as tarifas ferroviárias em todas as Linhas, tanto de via larga como de via estreita.

Quando se começou a fazer sentir a concorrência automóvel, as mercadorias de maior valor começaram a ser transportadas pela camionagem em virtude do sistema «ad valorem» em que se baseava o então sistema tarifário.

Logo começaram os caminhos de ferro a fazer contratos e acordos de transporte em que lhes eram assegurados carregamentos mais importantes, mas de preços não compensadores, tendo-se verificado então um aumento de tonelagem transportada mas com diminuição da receita correspondente.

Verifica-se, pela evolução tarifária atrás apresentada, que as tarifas ferroviárias baseadas nas fórmulas «ad valorem» degressiva e de base uniforme sofreram variadíssimas vicissitudes, sem terem em conta pròpriamente a economia dos transportes, mas, de uma maneira geral, para acudirem mais a situações económicas de carácter geral e de emergência do que à sua própria economia.

Os aumentos sucessivos a que a situação económica geral obrigava a recair sobre as tarifas não tinham nunca a consciência económica do transporte mas apenas paliativos com o fim de provocar aumento de receitas que na maior parte das vezes não compensavam os serviços prestados, provocando, assim, uma situação de desordem tarifária que ainda hoje se mantém.

Para haver uma noção económica do transporte há que baseá-la e defini-la no custo de produção dum mesmo transporte.

Nenhuma indústria pode progredir sem saber quanto lhe custa o que produz. O custo de produção do transporte deve, pois, servir de base à sua estrutura tarifária.

*(Conclui no próximo número)*

# PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

## A Casa do Minho e a lição dos seus almoços regionais

Artur Maciel — esse culto e fino espírito de artista e escritor, que tanto honra o jornalismo profissional — enviou-nos, na sua qualidade de Presidente do Conselho Regional da Casa do Minho, a Ementa, de excelente apresentação gráfica, do III Almoço Bracarense realizado naquela nobre instituição, sob o signo: «Uma boa mesa para uma boa Política Regionalista». A ementa constou dos seguintes olímpicos manjares: Frigideiras do Cantinho; Bacalhau à «Narcisa»; Serrabulho, à moda de Braga; Papas e Rojões; Queijadinhas e Pão-de-ló, de Famalicão; Amendoados de Braga; Laranjas temporãs de Amares; Café da «Carioca»; Vinhos Verdes e Aguardente de Louro, Famalicão; branco e tinto do Casal de Miranda e do Casal da Ceara.

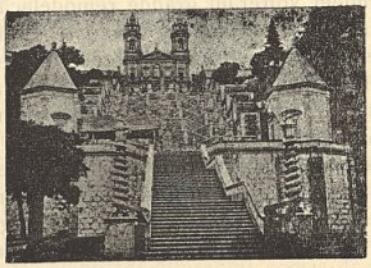
A Casa do Minho pode orgulhar-se da sua acção regionalista, das tradições que vem servindo com fidelidade e fidalguia, da sua obra política de convívio e do seu amor e respeito pela autêntica, pela gloriosa, pela incomparável cozinha regional e tradicional. Merece a pena relembrar aqui a obra notável, a muitos títulos, que realizou de 1954 até agora, sob o referido signo: *Uma boa mesa para uma boa política regionalista.* No seu belo salão de festas, realizaram-se as seguintes refeições, por ordem histórica: o «Jantar dos Vinhos Verdes» (23-3-1954): o «Almoço de Arroz de Frango Malandrinho» (16-5-1954); o «Jantar do Robalo Assado» (3-7-1954): o 1.º «Almoço da Lampreia» (23-3-1958); o «Jantar Camiliano» (24-4-1958); o 2.º «Almoço da Lampreia» (19-4-1959); o «Jantar de Santa Praxedes» (21-7-1960); o 3.º «Almoço da Lampreia» (19-3-1961); o «I Almoço Bracarense» (12-5-1963); o «4.º Almoço da Lampreia» (24-3-1963); o «II Almoço Bracarense» (20-1-1964); o «5.º Almoço da Lampreia» (15-3-1964); e, por último, o «III Almoço Bracarense», efectuado em 24 de Janeiro de 1965.

A artística e bela Ementa, que Artur Maciel nos ofertou, tem também valor literário. Se os «Vencidos da Vida» lessem as bem redigidas notas que, sob o título de *História, Teoria e Loa*, o ilustre minhoto escreveu, não deixariam, por elas, de o felicitar vivamente, de o convidar, a ele e aos seus pares da «Casa do Minho», a organizar um almoço no «Bragança» e de lhe solicitar, finalmente, a redacção de uma ementa nos mesmos moldes, eles que, graças a Deus, apreciavam a boa mesa, cultivavam a melhor literatura e serviam, religiosamente, as práticas do convívio, da camaradagem e da amizade. «Dize-me o que lês; os amigos com quem andas; os vinhos que provas e as comidas que saboreias, e dir-te-ei quem és». Lemos isto, algures.

Neste momento em que a palavra turismo ganha, entre nós, uma rotundidade jamais imaginada, há que louvar a Casa do Minho pelo fervor — e também pelo saudável apetite — com que, há dez anos, vem trabalhando pela cozinha tradicional portuguesa. Literatura, Gastronomia e Turismo guardam entre si um parentesco impressionante.

Bem haja Artur Maciel pela portuguesíssima lição dos almoços da Casa do Minho.

## Portugal monumental



*Um aspecto da escadaria do Bom Jesus de Braga.* A tradição religiosa e o encanto turístico de Portugal encontram-se e irmanam-se neste lugar de privilégio.

## Outra Canção de Tule

*Naquele eirado onde eu tinha*
*passado a vida a lembrar,*
*a cada onda marinha*
*contei a dor de te amar.*

*O mar, piedoso, escutava,*
*e eu, amando a minha dor,*
*ao mar as penas contava*
*do nosso perdido amor.*

*Águas e mágoas casavam*
*sem eu já saber por fim*
*se eram ondas que rolavam,*
*se eram lágrimas em mim.*

*Mas um dia em que penei*
*mais do que a alma podia,*
*ao mar, que em baixo carpia,*
*tua lembrança atirei.*

*Na morte enfim me descansa*
*a dor, pois morri então;*
*que só daquela lembrança*
*vivia o meu coração!*

(Do livro *«Onde a terra se acaba e o mar começa»*)

AFONSO LOPES VIEIRA

# As plantações de eucaliptos na Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

## Notas sobre técnicas culturais e de exploração

Pelo Eng. MELO DE SAMPAIO, Chefe do Serviço Florestal e Agrícola do C. F. B.

*Segundo lemos no «Boletim do Caminho de Ferro de Benguela», edição de Fevereiro, o sr. Engenheiro Melo de Sampaio, distinto Chefe do Serviço Florestal e Agrícola daquela Companhia, assistiu à II Conferência Mundial do Eucalipto, realizada em S. Paulo (Brasil) sob os auspícios da «Organização de Alimentação e Agricultura das Nações Unidas». Esta Conferência, patrocinada pelo Presidente da República Brasileira e levada a efeito pelo Governador de S. Paulo, revestiu-se de excepcional importância, pois reuniu cerca de duas centenas e meia de delegados representando algumas dezenas de países de vários continentes. Aquela organização – informa-nos o referido «Boletim» – ainda há pouco, num dos seus relatórios, apresentou a plantação do CFB como a maior do Mundo – facto de que muito se pode e deve desvanecer aquela florescente empresa ferroviária.*

*Com a devida vénia, passamos a transcrever do «Boletim do CFB», a Introdução e Finalidade das plantações e Plano a que obedeceram, da Comunicação do sr. Eng. Melo de Sampaio* – Plantações de Eucaliptos da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela – Notas sobre técnicas culturais e de exploração.

As plantações do Caminho de Ferro de Benguela distribuem-se por 20 Perímetros Florestais, localizados ao longo da linha, desde o seu klm 200 ao 1 300, subordinando-se à conveniência dos abastecimentos de lenha às locomotivas, e totalizam cerca de 90 milhões de eucaliptos, ocupando 35 500 hectares.

Vamos iniciar estas notas com breves apontamentos sobre as características das regiões que este caminho de ferro atravessa na parte central de Angola, desde o Atlântico, a Oeste, até à fronteira com o Congo (Catanga), a Leste, numa extensão de 1 348 quilómetros.

O ponto de partida é a cidade e porto do Lobito. Iniciando a sua marcha para o interior, a linha segue para sul, acompanhando a costa até à cidade de Benguela, num percurso de 30 quilómetros, por uma região industrial e onde a agricultura está representada por plantações de cana de açúcar e hortas.

Desde Benguela a linha começa a inflectir para leste, surgindo, a cerca de 50 quilómetros da costa, os primeiros contrafortes das montanhas do vasto planalto central.

Esta região, até cerca do klm 160, é árida, de chuvas irregulares e escassas e solos pobres, impróprios portanto para a agricultura em grande escala.

Chamaram-lhe a «terra da sede» e essa característica é bem traduzida no facto de a água para o abastecimento das locomotivas ser transportada em vagões-tanques, de outros locais.

Percorrem-se, seguidamente, cerca de 70 quilómetros em região que podemos designar como subplanáltica, em que as condições de clima e solo se aproximam já das do planalto, permitindo a existência de vastas plantações de sisal e, na zona que faz a transição para o planalto, o estabelecimento de plantações de café.

A linha vai então, ràpidamente, atingindo as grandes altitudes do planalto central, para continuar a sua longa carreira em regiões cujo clima se pode considerar, na sua forma geral, de características análogas: uma época de chuvas, coincidindo com a existência de temperaturas mais elevadas, que vai de Outubro a Abril, e uma época seca, de Maio a Setembro, em que a temperatura desce muito no período nocturno, dando origem mesmo à formação de geadas.

A queda pluviométrica anual situa-se, em média, entre os 1 100 e os 1 400 m/m.

Todavia, pode estabelecer-se uma certa diferenciação de características ecológicas na vasta região planáltica, situando-se a linha de separação no grande rio Cuanza, a 725 km da costa.

A parte situada a oeste do Cuanza, a de maior ocupação populacional, apresenta condições favoráveis para a criação de gado, para a da agricultura que se exerce sobretudo com as culturas do milho, de feijão, do trigo, do arroz, do amendoim; para a horticultura; e para a fruticultura.

Nova Lisboa, situada ao klm 420, é a cidade mais

importante de todo a região e onde se encontra instalada a sede do Serviço Florestal e Agrícola do Caminho de Ferro de Benguela e, na sua proximidade — a 12 km — o Arboreto do Dango.

Pouco depois de atravessar-se o rio Cuanza entra-se numa região em que os solos são, de uma maneira geral, arenosos, a densidade de florestas naturais é maior, a agricultura pouco variada, pràticamente limitada à cultura da mandioca. Como é natural, a indústria da madeira ocupa aqui lugar preponderante.

Também é nesta região que existem, mais a leste, extensas planuras do tipo savana, de vegetação rasteira, graminosa, que se inundam na época das chuvas e ficam sujeitas às queimadas na época seca. São conhecidas pelo nome vernáculo de «anharas».

Apresentada, de forma sucinta, a fisionomia das regiões em que se levou a efeito o vasto programa da plantação de eucaliptos, passaremos a ocupar-nos do seu objectivo e forma por que se lhe deu execução.

O Caminho de Ferro de Benguela tem em serviço 102 locomotivas a vapor.

Sendo o combustível um dos encargos mais importantes na exploração dos caminhos de ferro, não pode a sua escolha deixar de obedecer a todos os factores que conduzam à adoptção do que seja mais económico e mais fácil de obter.

Num país em que o carvão e o «fuel-oil» têm de ser importados, não se contando ainda com a energia hidroeléctrica para esta aplicação, e que as regiões atravessadas por este caminho de ferro, quando da sua construção, se apresentavam densamente ocupadas por florestas espontâneas que garantiam por longo tempo a obtenção da lenha necessária, a resolução de adoptar este combustível não podia suscitar hesitações.

Com o decorrer dos anos, porém, a ocupação crescente dos terrenos próximos da linha para o estabelecimento de fazendas agrícolas e o aumento progressivo das necessidades de lenha, correspondentes ao aumento de tráfego, tornaram necessário resolver o problema do afastamento, cada vez maior, das explorações florestais de que ela provinha, de modo a que continuasse a ser económica a sua utilização.

E daí nasceu o vasto programa de plantações que vem sendo executado pelo Caminho de Ferro de Benguela, com a finalidade de constituir povoamentos nas proximidades da linha, de donde sairá, em condições económicas, o combustível de que necessita, num total presentemente de 1 milhão de esteres.

Operou-se, deste modo, na fisionomia florestal das regiões atravessadas por este caminho de ferro, a introdução de um elemento novo e influente. Certamente que o plano não pode abranger regiões onde as características edafo-climáticas não permitem encarar o estabelecimento de plantações, estando assim a região atravessada pelos primeiros 200 quilómetros da linha, onde se recorre ao «fuel-oil» e ao carvão.

Em 1960, 80 % do percurso total de cerca de 8 milhões de km foram realizados com o emprego de lenha, 13 % com «fuel-oil» e 7 % com carvão. A lenha consumida (1 050 000 esteres), proveio da exploração de matas espontâneas e das matas de eucaliptos das nossas plantações.

Em quantidades crescentes de ano para ano, à medida que vão entrando em exploração, consome-se lenha de eucalipto, cujo poder calorífico é de 4 000 calorias/kg.

As plantações fizeram-se em ritmo acelerado, pois foi, pràticamente, em 7 ou 5 anos que, se plantou a maior parte do que está realizado.

O maior esforço nesse sentido correspondeu às seguintes campanhas:

| ANOS | EUCALIPTOS (milhões) | ÁREA (ha) |
|---|---|---|
| 1949/50 | 11 | 4 100 |
| 1950/51 | 15 | 5 650 |
| 1951/52 | 14 | 5 200 |
| 1952/53 | 13 | 4 690 |
| 1963/64 | 9 | 3 340 |

A localização dos Perímetros Florestais dentro de cujos elementos se estabeleceram as matas de eucaliptos obedecem à consecução do mais eficiente e económico abastecimento dos locais de consumo de lenha, e a proximidade da linha. Com esta finalidade aproveitaram-se todos os terrenos com as qualidades mínimas exigíveis, reservados para esse efeito pelo Estado, em faixas paralelas à linha, de um e outro lado desta.

De entre os 20 Perímetros Florestais, são os seguintes 11 os que constituem os maiores núcleos:

| LOCALIDADES | Eucaliptos (quantidade) | Área ocupada (ha) |
|---|---|---|
| Quinjenje ... | 5 622 860 | 1 668,68 |
| Tonga..... | 8 968 990 | 3 031,68 |
| Dango . ... | 4 451 680 | 1 780,67 |
| Boas Águas. | 7 260 260 | 2 291,53 |
| Bela Vista.. | 8 227 210 | 3 290,89 |
| Chinguar .. | 4 205 610 | 1 682,24 |
| Capeio..... | 4 516 830 | 1 806,73 |
| Silva Porto.. | 8 610 880 | 3 444,35 |
| Cuanza .... | 6 873 370 | 2 749,35 |
| Luculo. .... | 6 849 950 | 2 749,98 |
| Catungo .... | 5 365 510 | 2 172,56 |

Os factores que decidiram quanto à escolha do eucalipto para realizar este programa de plantação foram os seguintes: o seu rápido desenvolvimento, e a facilidade de regeneração pela rebentação de touças; serem favoráveis à sua cultura as condições de clima do planalto; e a sua, relativamente, pouca exigência no que respeita à fertilidade dos solos, o que permitiu a utilização de terrenos algo depauperados por contínuas culturas agrícolas anteriores.

Embora, com fins experimentais, se tenham plantado em pequenas áreas as outras espécies de eucaliptos, a quase totalidade das matas é constituída por Eucaliptus rostrata, Schl. (ou E. camaldulensis, Dehn.) e por Eucaliptus Saligna, Sm.. Inicialmente empregou-se a primeira destas espécies, que tem demonstrado maior rusticidade e adaptação às condições locais adversas de clima e solo. Posteriormente, deu-se a preferência ao Eucaliptus Saligna, que ao seu desenvolvimento mais rápido em solos de maior fertilidade alia a grande qualidade de, tendo uma copa mais desenvolvida, abafar mais depressa a vegetação espontânea indesejável, diminuindo o número de operações necessárias para a sua eliminação durante a sua tenra idade, o que se traduz em economia, além de, pràticamente, retirar as possibilidades de essa vegetação espontânea vir a constituir sub-bosque.

# I Colóquio Nacional de Transportes

## Uma comunicação do Eng. Luís da Costa

Iniciamos, neste número, a publicação de uma Comunicação de muito interesse – «A coordenação e a evolução tarifárias na Economia dos Transportes e na Economia Geral», que o nosso Director, sr. Eng. Luís da Costa, vai apresentar no 1.º Colóquio Nacional, o qual, sob a presidência do Chefe do Estado, será inaugurado solenemente no próximo dia 15 de Março, no Palácio da Feira das Indústrias.

Trabalho meticuloso, nele o nosso querido amigo e ilustre Director revela, mais uma vez, não só a sua alta competência mas também a devoção e o carinho com que estuda os grandes problemas nacionais, entre os quais se situam os dos transportes.

A iniciativa e a organização deste Colóquio pertencem à Corporação dos Transportes e Turismo.

# Imprensa

### «Jornal de Évora»

Recebemos a visita do magnífico trissemanário «*Jornal de Évora*», em cujo cabeçalho vemos como director Madeira Piçarra e como redactor principal Fernando Iglésias, dois distintos jornalistas que muito honram a Imprensa portuguesa e vêm prestando à nobre cidade eborense relevantes serviços.

Gràficamente bem apresentado, e redigido com alto sentido jornalístico e regionalista, «*Jornal de Évora*» publica-se há oito anos e conta com a colaboração de muitas figuras gradas do mundo das letras.

A Madeira Piçarra e a quantos, a seu lado, concorrem para o brilhantismo do «*Jornal de Évora*», as nossas melhores saudações.

### Delegação do «Notícias» de Lourenço Marques

O grande diário «Notícias», de Lourenço Marques, transferiu as suas instalações, na Metrópole, para a Rua do Arco a S. Mamede, 87-1.º e passou a ter como chefe da Delegação o distinto jornalista sr. José Manuel Pintassilgo.

Ao novo delegado do «Notícias» apresentamos as nossas melhores saudações.

VIDA FERROVIÁRIA

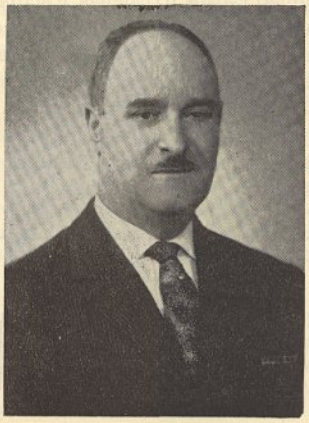
# Joaquim Moreira Vinhas

### e a fusão das associações ferroviárias de Socorros Mútuos

No nosso último número tivemos a feliz oportunidade de fazer referência à fusão das associações ferroviárias de Socorros Mútuos, e de transcrever, integralmente, as palavras que, a propósito, o sr. António Rodrigues Coutinho escreveu para «A Previdência», de que é mui digno e prestante director e editor.

«A Previdência» é, como dissemos, o Boletim Bimestral de «A Previdência dos Ferroviários de Portugal», nome que tomou essa fusão.

Cabe-nos, agora, o prazer de publicar a fotogravura do sr. Joaquim Moreira Vinhas, e fazêmo-lo



Joaquim Moreira Vinhas

acompanhando-a das palavras que «A Previdência» estampou, na sua primeira página, para prestar justíssima homenagem àquele que foi, na verdade, por seu esforço e espírito de solidariedade associativa, o *homem da fusão*.

Segue a transcrição:

«Último e distintíssimo Presidente da Direcção de «A Previdência do Ferroviário Reformado», cujo mandato acabou em 31-12-964.

Primeiro Presidente da Direcção da «Previdência dos Ferroviários de Portugal», e que representa uma certeza de que se há-de realizar algo do muito que necessitam os ferroviários, no campo mutualista.

Homem devotado à causa, foi graças ao seu saber e ao seu trato afável e compreensivo, que o grande acontecimento da fusão se realizou, com vantagens para todos – sem desvantagens para ninguém.»

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

## O novo cabeçalho da nossa publicação

Devemos o novo cabeçalho da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» à gentileza do distinto pintor e crítico de arte António Carvalho, que se lembrou de brindar a nossa publicação com um desenho elegante e primoroso. Com esse cabeçalho, a «Gazeta» adquiriu um aspecto mais moderno.

O semanário vilafranquense «Vida Ribatejana», da direcção de Fausto Nunes Dias, jornalista ilustre por muitos títulos, escreveu, a propósito da nossa nova apresentação gráfica, as seguintes linhas, que muito reconhecidamente agradecemos:

«A Gazeta dos Caminhos de Ferro», fundada por L. de Mendonça e Costa há setenta e sete anos, continuada, após o seu falecimento, pelo nosso saudoso e querido amigo Carlos d'Ornellas, é actualmente dirigida pelo sr. eng.º Luís da Costa, tendo como directora-gerente e editora a sr.ª D. Fernanda d'Ornellas.

A «Gazeta» não envelheceu e apresenta-se, desde a sua edição de 16 de Janeiro, com um novo cabeçalho, o qual foi desenhado primorosamente pelo nosso amigo e distinto pintor António Carvalho, a quem felicitamos pelo seu trabalho.»

# Livros e Autores

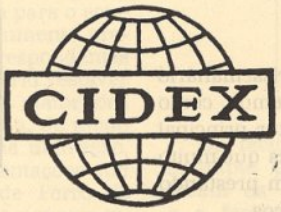
## Como educar os nossos filhos

*— Por Yeda Roesch da Silva*

Na mesma colecção em que foram publicados *A Vida Sexual dos Solteiros e Casados*, de João Mohana, e *A Regulação dos Nascimentos*, de Pedro Calderan Beltrão S. J., a editorial «Livros do Brasil» acaba de lançar mais um volume do maior interesse e oportunidade: *Como educar os nossos filhos*, da ilustre educadora brasileira Yeda Roesch da Silva. O livro tem o carácter de um guia essencialmente prático, cuja finalidade é ajudar todos os Pais e Educadores conscientes na difícil tarefa de formação educativa da criança. Escrito em linguagem despretensiosa e muito clara, não se perde em teorias da educação, sempre difíceis de assimilar por quem não tenha preparação especializada; aborda, sim, situações concretas em que os pais se encontram perante as crianças, até ao limiar da adolescência.

Muitas novidades traz este livro à maioria dos pais e educadores. Por exemplo, qual a atitude educativa mais aconselhável perante a criança teimosa; perante a criança que «molha a cama» para além da idade normal; perante a criança que quer brincar; perante a criança que se recusa a comer, etc., etc. A autora condena, em absoluto, tanto os «métodos» tradicionais punitivos, como os «métodos» que consistem no abandono total da educação da criança em proveito de uma espontaneidade mal compreendida. Em seu entender, o processo educativo deve consistir na criação de condições que permitam o melhor desenvolvimento da personalidade infantil.

A capa deste volume é uma feliz composição de Infante do Carmo.


**Fornecimento e Montagem de Instalações Industriais**

(Indústrias-química, celulose, açucareira, produtos alimentares, metalomecânica, etc.)

Em colaboração com a INDÚSTRIA FRANCESA, e com FINANCIAMENTO EVENTUAL E A LONGO PRAZO

SECÇÃO DE MÁQUINAS — FERRAMENTAS
(de todos os tipos e para todos os fins)

Representantes dos maiores fabricantes de máquinas franceses, italianos, e de outras origens

**Plainas * Mandriladoras * Tornos-Verticais * Tornos-Paralelos * Prensas Quinadeiras * Guilhotinas, etc. * «STOCK» PERMANENTE**

Teleg. CIDEX – LISBOA **CIDEX** Telefs. 49079 / 73507

Comércio Internacional e Representações Industriais, Lda.

**FIRMA SOCIETÁRIA: — SOCIÉTÉ A.me S. O. D. E. I. X. — PARIS**

Avenida Casal Ribeiro, 46-2.º — LISBOA (PORTUGAL)

# Simpósio internacional sobre economia dos transportes

## Louis Armand: é necessário criar-se um Instituto europeu de economia dos transportes

*Realizou-se em Outubro último, em Estrasburgo, na Casa da Europa, o Simpósio internacional sobre a teoria e a prática na economia dos transportes. São do académico francês Louis Armand, nome destacado do ferroviarismo mundial, as seguintes considerações, pronunciadas na sessão de encerramento, sob a presidência do ministro francês dos Transportes, Sr. Marc Jacquet:*

«É preciso em primeiro lugar felicitarmo-nos pelo facto de o poder político, na ocorrência os ministros da Conferência Europeia dos Ministros de Transportes, constatando as insuficiências do conhecimento económico no domínio dos transportes, ter desejado fazer um apelo ao saber, solicitando o conselho dos sábios e técnicos dos diversos países europeus. O mundo moderno já não contesta, com efeito, o valor da ciência económica, antes tratada com negligência pelos responsáveis. Foi assim que a Comunidade económica europeia fez recentemente um apelo a um grupo de eminentes economistas para a ajudarem a resolver os problemas de transporte que ela procura desenvolver há já vários anos.

A ciência económica moderna, frequentemente animada por jovens pesquisadores, recorre às noções matemáticas mais recentes.

A formação contínua, a actualização dos professores e técnicos, são especialmente necessárias neste campo. Ora parece que o ensino da economia dos transportes está geralmente bastante mal assegurado na Europa, numa altura em que, pelo contrário, os esforços de todos deveriam conjugar-se para fazerem nascer doutrinas utilizáveis pelos respectivos governos.

É, pois, necessário, criar-se um Instituto Superior de Economia dos Transportes à escala europeia.

Esta criação internacional impõe-se por duas razões: em primeiro lugar porque os problemas de transporte são na maior parte de escala europeia; segundo, porque seria inconcebível não se aproveitar o alargamento do campo experimental permitido pela cooperação internacional.

É preciso reconhecer-se também que, à falta de suscitar uma escola europeia, a evolução rápida e a proliferação das teorias económicas arriscar-se-iam a provocar o nascimento de uma multidão de escolas nacionais onde cada um poderia encontrar sempre uma justificação teórica para o seu interesse.

Para lá desta divergência, desta proliferação das teorias económicas, das quais o Simpósio deu aliás uma boa ilustração, desenham-se todavia uma convergência de conjunto, uma linha de pensamento característico da economia dos transportes dos países da Europa ocidental, que se poderia classificar de «liberalismo iluminado».

Este liberalismo iluminado procura conciliar as inevitáveis intervenções do Estado com o funcionamento de uma verdadeira economia de mercado e afastar-se ao máximo de um estado caótico que se poderia classificar como *economia de dissipação*.

Uma outra constatação importante ressalta dos debates entre economistas: a teoria económica apresenta diferenças notáveis quando se aplica, por um lado, aos serviços de transporte; e aos investimentos de infraestrutura, por outro. Se contudo os teóricos acham que a economia dos transportes não difere fundamentalmente da economia dos outros sectores de produção, admitem geralmente que ela levanta múltiplos problemas particulares, muitas vezes bastante complexos. Estes aspectos particulares fazem dela um sector da economia cujo estudo teórico é incontestàvelmente difícil.

A dificuldade começa com a terminologia utilizada pelos peritos.

Será, aliás, esta uma das primeiras obrigações do Instituto europeu: criar e pôr em uso uma terminologia uniforme e internacional da economia dos transportes.

Dentre as questões postas pelo sr. Marc Jacquet no seu discurso introdutório, há uma à qual os peritos não responderam: trata-se do papel de serviço público assumido por certos transportadores.

A noção parece varrida pelo vento de liberalismo que sopra pela Europa, enquanto que os Estados Unidos, seguindo uma experiência inversa, são levados a tomá-la em consideração. O Instituto europeu deverá certamente inscrever esta questão no seu programa de trabalho.

A teoria económica deve apoiar-se, bem entendido, nos dados da prática; deve constituir uma verdadeira ciência experimental. Neste capítulo, ela utiliza estatísticas hoje desactualizadas, as quais devem ser completadas, melhoradas e uniformizadas. Isto será igualmente um dever importante do Instituto europeu: pôr de pé um sistema de estatísticas comparáveis e úteis. Só um Instituto desta natureza poderá tirar proveito, de uma maneira perfeitamente objectiva, das numerosas experiências e observações feitas em todos os países e que nos permitem aperfeiçoar os conhecimentos em matéria de preços de custo. Á falta de uma autoridade internacional incontestada, nesta matéria, cada um procura utilizar a teoria e a experiência científica na defesa dos seus interesses.

Duas outras considerações parecem essenciais para orientar os estudos da economia dos transportes: uma, a evolução técnica; outra, a sociologia.

Por falta de prospecção técnica, os economistas arriscam-se a um dia içarem a bandeira da vitória num edifício acabado e a terem construído uma teoria do transporte válida no tempo da locomotiva a vapor, enquanto que os transportadores estarão mergulhados nos problemas da descolagem vertical dos aviões. Ao lado dos economistas é necessária a presença dos peritos que pensam na evolução técnica e nas suas consequências.

Não se deve continuar a pensar que o automóvel indi-

# Porto da Beira

No dia 1 de Janeiro de 1965 decorreu mais um aniversário do resgate, pelo Governo Português, do Porto da Beira.

Esse resgate não constituiu apenas uma medida patriótica, representou também um acto de bom-senso, que o tempo, no rodar dos anos, veio comprovar com o desenvolvimento gigantesco que o porto tomou e que ainda naquele ano de 1949 era considerado impossível.

O jornal «A Tribuna» referindo-se ao Porto da Beira e à eficiência dos seus serviços, dizia, sob o título de «Novos Recordes»:

«Graças à competência e à vontade de servir dos dirigentes e dos ferroviários que nele trabalham, o Porto da Beira registou em 1964 um novo recorde, batendo assim todos os estabelecidos anteriormente».

Com efeito, foram manuseadas 3 730 781 toneladas de carga ou seja mais meio milhão do que no ano de 1963. O recorde anterior havia sido batido em 1962 com 3 313 269 toneladas.

---

vidual é um factor de liberdade na sociedade, quando os responsáveis são levados a multiplicar os sinais vermelhos e a limitar estritamente a sua iniciativa por meio de uma organização cada vez mais cerrada. Quando se fala de grandes nós de estrada europeus equipados para transportes rodoviários cada vez mais pesados, é necessário perguntar se o interesse geral não conduzirá a que se prevejam pontos de transbordo a serem utilizados nos percursos terminais dos veículos ligeiros, de maneira a não se deteriorar a rede rodoviária mais fraca. Nesta matéria, a ciência é necessária; não é suficiente crer-se, é necessário saber-se.

A economia dos transportes não constitui um fim em si. É devido a esse facto que o estudo da sociologia é necessário. Neste campo, é indispensável colaborar-se na construção da sociedade do amanhã e não se procurar melhorar a sociedade de ontem. Trata-se de um mundo onde o transporte será cada vez mais abundante e cada vez mais barato.

Os problemas desse mundo serão numerosos e complexos; dependem muitas vezes da fisiologia e da psicologia. O Instituto europeu deverá certamente possuir uma secção importante votada ao estudo da sociologia.

Em conclusão, o Instituto Europeu de Economia dos Transportes, que se preocupará ao mesmo tempo da procura e do ensino, deverá apoiar o seu programa de trabalho em bases sólidas de prospecção técnica e de sociologia. Certamente que estes estudos se situarão sobre três planos: economia teórica, economia política, economia aplicada ou econometria; mas a associação de três disciplinas como a técnica, a sociologia e a economia, que até aqui estão isoladas em compartimentos diferentes no nosso ensino, dar-lhes-á um carácter de novidade no mundo universitário que se juntará ao carácter europeu para fazer dele um estabelecimento muito diferente dos institutos existentes. A sua criação, se os ministros responsáveis a quiserem decidir, aparecerá na devida altura numa Europa cuja construção deve andar a par com um remoçamento das estruturas.

## FEIRA DO RIBATEJO

# A Feira Nacional da Agricultura

### terá a participação do Arquipélago dos Açores

Os alunos da Escola de Regentes Agrícolas de Santarém e dos Cursos de oficiais e de sargentos milicianos, naturais das ilhas dos Açores, que se encontram naquela bela capital ribatejana, reuniram-se, em número superior a duas dezenas, para estudarem a forma eficiente de o seu arquipélago se fazer representar com o maior brilhantismo possível na próxima Feira Nacional da Agricultura.

Movidos por um louvável sentimento regionalista e conscientes da alta importâncla do certame, cuja força de propaganda dos produtos e das belezas das suas ilhas maravilhosas, esses rapazes decidiram dirigir-se às autoridades dos três distritos açorianos, sugerindo-lhes a construção de um Pavilhão em que figurassem produtos de agricultura, da indústria e elementos elucidativos dos excepcionais valores turísticos locais, por forma a chamarem a atenção das centenas de milhar de visitantes da Feira de Santarém para a importância económica e turística daquelas nove ilhas açorianas.

Os Açores estão na moda e os responsáveis pela sua propaganda e pela sua valorização turística não devem perder esta magnífica oportunidade de fazer lembrar a quantos visitarem a Feira de Santarém – hoje um grande cartaz europeu – que, no Atlântico, existem algumas ilhas maravilhosas, de que todos os portugueses se podem e devem orgulhar.

---

# Biblioteca Municipal de Elvas

### Uma comunicação histórica pelo ilustre escritor Eurico Gama

O nosso prezado amigo e colaborador sr. Eurico Gama, ilustre director da Biblioteca Municipal de Elvas, pronunciará ali, na noite de 17 do corrente, na Sala «António José Torres de Carvalho», uma conferência subordinada ao tema: «A vida quotidiana em Elvas durante o cerco e a batalha das «Linhas de Elvas», que não deixará de ser escutada com muito interesse, visto o seu autor ser, além de escritor distinto, um profundo conhecedor da história e costumes do velho burgo.

Assim, com estas conferências de alto nível cultural, a nobre cidade alentejana torna-se numa das nossas mais ilustres capitais de espírito.

A sessão terá a valiosa colaboração de alunos da Escola Industrial e Comercial, em diálogos e recitações.

# Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

## (Com algumas referências aos Caminhos de Ferro na India portuguesa, Angola e Moçambique)

Por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

*(Continuação)*

Em cerca de quatro anos e através de mil dificuldades, construíram-se e abriram-se à exploração mais 426 km (201 no Leste e 225 no Norte) o que, para a época, representa um esforço notável.

Em 25 de Junho de 1865 tomou a Companhia a exploração geral das mãos do empreiteiro Salamanca, começando então o período, um pouco agitado, que precedeu e preparou a construção da última secção do Norte.

É curioso notar que, quando as Câmaras sancionaram — pela Lei de 2 de Março de 1866 — o acordo de 27 de Novembro de 1865, surgiu a ideia, mais tarde realizada, de situar a futura estação do Porto na cerca do convento de S. Bento da Avé-Maria, à ilharga da Praça Nova.

### Lei aprovando, com modificações, o contrato feito para a construção do Caminho de Ferro do Norte e Leste

Esta Lei, datada de 5 de Maio de 1860, aprovou, na parte que dependia da sanção legislativa, o contrato celebrado em 14 de Setembro de 1859, entre o Governo e D. José de Salamanca, para a construção dos caminhos de ferro de Lisboa ao Porto e à fronteira de Espanha, devendo a directriz do caminho de ferro de Leste passar próximo da praça de Elvas, no ponto em que o Governo julgasse conveniente.

Era o Governo autorizado a alterar, de acordo com a Empresa, o artigo 44.º do mesmo contrato:

— Na parte em que determinava que os preços então em vigor no caminho de ferro de Leste ficassem estabelecidos como máximos até à conclusão do mesmo caminho de ferro, podendo estabelecer-se, desde então, o que dispunha o § 4.º do mesmo artigo, para o caso da conclusão da linha até à fronteira;

— No disposto no § 6.º do mencionado artigo 44.º, substituindo as palavras «produto bruto total do último ano» pelos seguintes termos: «o produto bruto das tarifas recebido pela Empresa no último ano, feita a dedução dos gastos materiais da exploração».

— Era também o Governo autorizado, logo que a Empresa se tivesse constituído em companhia ou sociedade, que no prazo do mesmo Governo desse segurança completa da execução do contrato, a acordar com a mesma Empresa nas seguintes condições:

1.º — As dimensões das diversas partes do caminho em perfil transversal, tanto para uma como para duas vias, em aterros ou desaterros e terras de rocha, assim como nas obras de arte, nunca seriam inferiores às dimensões correspondentes das principais linhas espanholas.

2.º — Se a Empresa julgasse conveniente aumentar ainda as dimensões precedentes, ou qualquer outra das que se achavam estipuladas no contrato, poderia fazê-lo de acordo com o Governo, sem direito a subsídio ou indemnização pelo excesso de despesa que daí pudesse provir.

3.º — O peso dos carris seria pelo menos de 35 kg. por metro corrente, no primeiro assentamento da via.

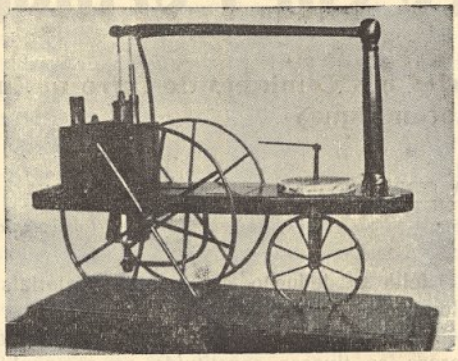
4.º — A Empresa teria a faculdade de adiar a execução dos movimentos de terra para segunda via, no c. f. de Leste, para a época em que o produto bruto anual fosse de 4 500 000 réis por quilómetro; e no c. f. do Norte, para quando o mesmo produto fosse de 5 400 000 réis.

Se a Empresa, quando chegassem as épocas acima mencionadas, não executasse esta condição poderia o Governo mandar proceder aos trabalhos e fazê-los executar por conta da mesma Empresa.

5.º — O Caminho de Ferro de Leste, e o do Norte até à margem esquerda do Douro, estariam concluídos e prontos para serem entregues à circulação, o primeiro dentro de dois anos e meio, e o segundo dentro de três anos a contar da aprovação do contrato pelas Cortes, devendo o do Norte estar completo, com a ponte sobre o rio até à margem

direita do Douro, na cidade do Porto, dentro de quatro anos a partir da mesma época.

6.º — Se em cada uma das épocas acima mencionadas não estivesse concluída qualquer das linhas férreas, a Empresa seria obrigada a executar então os movimentos de terra para a segunda via, tendo o



Locomotiva inventada por William Murdock em 1784

Governo o direito de os fazer executar por conta da mesma Empresa, ficando em pleno vigor a sanção penal estabelecida no contrato para os prazos nele mencionados.

7.º — O Governo teria o direito de fiscalizar os trabalhos para o fim de que eles tivessem igual desenvolvimento na linha do Norte e Leste, devendo em todo o caso estar concluído e completo na linha do Norte, um ano depois da aprovação do contrato pelas Cortes, um número de quilómetros nunca inferior ao dos quilómetros construídos na continuação da linha de Leste.

O Governo aplicaria ao pagamento dos encargos resultantes do contrato, o produto dos títulos de dívida pública externa já emitidos em virtude das autorizações concedidas ao Governo pelos arts. 4.º e 6.º da Lei de 4 de Junho de 1857 e art. 2.º da Lei de 5 de Março de 1858, e bem assim dos que ainda pudessem ser emitidos dentro dos limites fixados na obrigação geral aprovada por Decreto de 22 de Junho de 1859, salvas quaisquer outras aplicações legais dos mesmos títulos. Para continuar e completar o pagamento dos encargos do mesmo contrato, era o Governo autorizado a fazer criar e emitir pela Junta do Crédito Público os títulos de dívida fundada, interna ou externa, que fossem necessários.

À proporção que fossem emitidos os títulos, o Governo dotaria a Junta do Crédito Público com as consignações correspondentes aos seus juros.

O Governo realizaria, pelos meios mais convenientes, as somas que fossem necessárias para a aplicação determinada nos artigos 2.º e 3.º, podendo para esse fim vender ou empenhar os títulos de que tratam os mesmos artigos, contanto que o encargo anual das operações não excedesse 1,2 por cento sobre o juro real que correspondesse aos títulos, segundo o preço que tivessem no mercado, nas épocas em que as mesmas operações fossem efectuadas.

O Governo daria conta às Cortes, em cada sessão legislativa, do estado da construção das linhas férreas concedidas e do uso que tivesse feito das autorizações concedidas.

* * *

Em 5 de Dezembro de 1860 foi aprovado o Regulamento para a fiscalização dos Caminhos de Ferro.

Dispunha este Regulamento:

Desde logo, ficavam instituídas duas Divisões Fiscais, uma de Construção e outra de Exploração, e Polícia para cada um dos dois seguintes grupos de linhas férreas:

1.º — Do Norte e de Leste.

2.º — Do Sul e Sueste.

Cada uma destas Divisões seria dirigida por um Engenheiro, com o título de Engenheiro Fiscal da Divisão respectiva, tendo debaixo das suas ordens o conveniente número de engenheiros e empregados subalternos.

Seria da competência das Divisões Fiscais de Construção examinar as plantas, os perfis, os tipos de obras de arte e quaisquer outros desenhos, propostas, memórias descritivas e mais documentos que dissessem respeito à construção dos caminhos de ferro, e que deviam ser submetidos à aprovação do Governo; informar a Direcção Geral das Obras Públicas do que se lhes oferecesse sobre este objecto, em relação aos princípios económicos e técnicos, e propor as emendas ou modificações que, segundo os mesmos princípios, julgassem mais acertadas.

Competia também às mesmas Divisões:

Cuidar de que a direcção do caminho de ferro seguisse o traçado indicado nas plantas e perfis aprovados pelo Governo, não consentindo que as curvaturas e inclinações fossem maiores do que as marcadas nos desenhos, podendo, todavia, conceder e mesmo reclamar que as diminuíssem quando as circunstâncias locais o permitissem, sem aumento de despesa.

Quando se encontrasse nos desenhos já aprovados alguma curvatura ou inclinação que excedesse os limites prescritos nos contratos, impedir que se executasse, no caso em que a companhia ou empresa construtora não apresentasse autorização especial para isso, devendo entender-se no caso contrário que tinha havido equívoco da parte dos desenhadores, o qual passou despercebido na ocasião do exame e aprovação das plantas e perfis.

*(Continua)*

# Para quando a ligação ferroviária através da ponte sobre o Tejo?

Com esta interrogação, o «Diário Popular», registando o aparecimento do nosso número especial do Ano Novo de 1965, comentou assim o notável artigo do nosso ilustre colaborador sr. prof. Doutor João Faria Lapa — *Os Caminhos de Ferro do Continente no Projecto do Plano Intercalar 1965/67:*

A «estranha indiferença» que o «Parecer sobre as Contas Gerais do Estado de 1963» torna responsável pela demora na execução das comunicações, vem recordar o problema aparentemente ainda não resolvido da ligação ferroviária através da futura ponte sobre o Tejo.

A propósito, no último número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», o prof. dr. João Faria Lapa considera que, no capítulo do planeamento dos transportes, «enfermamos ainda do mal (mal que, diga-se, não é exclusivo nosso) de não considerarmos unitàriamente o sistema transportador».

E opina que, se não fora tal dispersão, talvez «se tivesse evitado o adiamento (até quando?) da utilização pelo caminho de ferro da ponte sobre o Tejo, utilização que levaria a dispêndio bem modesto relativamente ao investimento que ela vai representar e que proporcionaria, desde logo, muito mais alta produtividade e rentabilidade do total investido».

Entretanto, o Parecer que está agora a ser apreciado na Assembleia Nacional não exclui a hipótese da ligação ferroviária, quando afirma:

«Não se previa para já a ligação ferroviária das duas margens, mas houve que encarar a realização de certas obras com esse objectivo, para evitar demolições e dificuldades no futuro, na hipótese de ser levada a efeito a ligação ferroviária».

É interessante referir, mais uma vez, que, no começo do século, a antevisão da ponte sobre o Tejo, tal qual a publicou a «Ilustração Portuguesa», acompanhando uma série de notáveis crónicas de Fialho de Almeida, previa já tal ligação ferroviária».

# Intercâmbio Turístico
## entre a América e Moçambique

Para intensificar o intercâmbio turístico entre os Estados Unidos e Moçambique, nomeadamente a região de Manica e Sofala, deslocou-se à cidade da Beira o presidente de uma importante firma organizadora de safaris e digressões turísticas de Chicago, Ramon Hupalowsky. Sabe-se que turistas enviados por aquela firma a Moçambique, em várias viagens, deixaram na província mais de 700 mil dólares.

# Os nossos mortos

### Carlos Mendes da Costa

Carlos Mendes da Costa, que durante muitos anos, colaborou, com assiduidade, nos serviços administrativos e redactoriais da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e que, com o nosso saudoso director, sr. Carlos d'Ornellas, foi há 34 anos um dos fundadores do Grupo Onomástico «Os Carlos», faleceu no dia 22 de Janeiro, no Hospital de S. José, vítima de doença de que vinha sofrendo há meses.

Carlos Mendes da Costa desempenhava desde alguns anos as funções de chefe de redacção da revista quinzenal «Mundo Motorizado», da distinta direcção do sr. A. Rodrigues Vieira.

À família do extinto, bem como à redacção de «Mundo Motorizado» apresentamos a expressão dos nossos sentidos pêsames.

PRÉDIOS HERDADES
MORADIAS QUINTAS
ANDARES TERRENOS

PODEM CONSTITUIR PARA SI UMA ÓPTIMA OPORTUNIDADE PARA UMA MELHOR APLICAÇÃO DE CAPITAL

a pronto ou com grande facilidade de pagamento, compre em qualquer parte do País a propriedade que deseja por intermédio da

**Empresa Predial Nortenha**

Para aplicação do seu capital em empréstimos hipotecários, consulte os serviços técnicos da «NORTENHA». Aplicações garantidas com o juro compensador de 8 %

**Empresa Predial Nortenha**

*Autorizado oficialmente pelo Decreto-Lei n.º 43.767 e membro da Fédération Internationale des Administrateurs de Biens Conseils Immobilier — FIABCI*

PORTO: Pr. de D. João I, 25-1.º — Telefs. 26706-30181
COIMBRA: Avenida Fernão de Magalhães, 148-2.º
LISBOA: Pr. da Alegria 58-2.º — Telefs. 362228-366731

# Linhas Estrangeiras

**ALEMANHA** O número das composições «auto-couchettes», que, em 1964, em rel ção ao ano anterior, tinha aumentado em 13% no serviço internacional e em 16% no tráfego interno alemão, será ainda mais aumentado este ano. Assim, uma nova ligação Hamburgo – Villach – que reforçará sobretudo as ligações com o sul da Europa – virá juntar-se às já existentes.

Também se transportarão «roulottes», pela primeira vez e a título experimental, em vagões especialmente concebidos para esse fim.

A decisão definitiva sobre este assunto será tomada no decorrer da Conferência comercial dos serviços de passageiros, em 1966, na qual tomarão parte os restantes caminhos de ferro europeus.

Também este ano, segundo o que ficou decidido na reunião de Estocolmo em 1964, será introduzido um preço de transporte especial para os carris até 3,81 m, que beneficiarão de uma redução de cerca de 10% desde que sejam transportados pelos «auto-couchettes».

Futuramente, os veículos a motor serão tarifados segundo os seus comprimentos: menos de 3,81 m, de 3,82 m a 4,42 m, e mais de 4,42 m.

**ITÁLIA** Em 1964, os Caminhos de Ferro Italianos do Estado puseram ao serviço 102 locomotivas eléctricas, 24 veículos motores de manobra, treze automotoras, sete roboques, 384 carruagens e 8 075 vagões diversos. Por outro lado, no fim de Dezembro havia em construção: 65 locomtivas eléctricas, 125 locomotivas diesel, 287 veículos motores de manobra, 23 automotoras eléctricas, 83 automotoras térmicas, 33 reboques, 680 carruagens, 260 furgões e 16 010 vagões. A despesa é coberta pelos fundos da primeira fase do plano decenal.

– Baseando-se nos resultados de um recente inquérito, os dirigentes ferroviários italianos decidiram criar um «Centro de coordenação» dos serviços ferroviários do porto de Génova. A centralização das informações sobre a actividade ferroviária e portuária e o seu emprego para uma rápida programação, permitirão exercer um controlo contínuo dos vagões e seu movimento, o que facilitará o embarque e desembarque das mercadorias e torná-los-á mais racionais. Os armadores genoveses estarão também representados no «Centro de Coordenação», o qual beneficiará também da colaboração dos expedidores, satisfeitas por constarem que a iniciativa dos caminhos de ferro terá em conta as condições particulares de trabalho no porto. Graças ao «Centro», que receberá as informações essenciais respeitantes a navios e mercadorias, o caminho de ferro poderá, a tempo, tomar as disposições necessárias e fornecer o material preciso na altura precisa.

**SUÉCIA** Nos últimos meses de 1965, deve ser inaugurado na Suécia o mais adequado sistema do Mundo para operação a distância, inteiramente automático, de comboios. O controlo será aplicado a distância a um caminho de ferro mineiro subterrâneo e a experiência decidirá a sua aplicação em comboios normais.

# Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Fevereiro de 1915)

## Linhas portuguesas

**Sul e Sueste**—Estuda-se um novo horário neste caminho de ferro, para dar melhores ligações com o Algarve, e devendo entrar em vigor por todo o mês de Fevereiro.

**Companhia Portuguesa**—Esta companhia vai construir casas para habitação do pessoal e suas famílias em várias estações, entre as quais as de Espinho, Esmoriz, Ovar, Estarreja, Aveiro, etc., o que constitui grande vantagem para os empregados, pois são cedidas sem pagamento de renda.

– Prosseguem os trabalhos de renovaç o da via na linha de Sintra, na via ascendente entre Benfica e Amadora.

**Beira Alta** — A estação de Oliveirinha-Cabanas passou a fazer todo o serviço, para o que se está construindo um cais de mercadorias, uma linha de desvio e uma de saco.

— Passaram por grandes reparações as estações de Mangualde Santa-Comba. Vai também entrar em obras a estação de Celorico.

As duas novas carruagens de 3.ª classe vão entrar ao serviço em Março próximo.

— Está já começada a construção de mais uma carruagem mista de 1.ª e 2.ª classes e outra de terceira, iguais às ùltimamente construídas. Este material deve estar pronto antes do fim do ano.

**Companhia Nacional** — Circulam já na linha de Viseu carruagens de 1.ª ciasse com corredor lateral, lavabo e aquecimento. Estas carruagens são as antigas, transformadas, ficando agora com 18 lugares, e com uma aparência interior muito elegante.

**Penafiel à Lixa** — Os trabalhos de prolongamento da linha Entre-os-Rios vão muito adiantados, devendo o troço de Calçada à Torre ser inaugurado dentro de um mês.

Na inauguração desta linha entrarão em serviço novas carruagens de passageiros. O troço Penafiel-Calçada tem tido um movimento maior do que se esperava.

**Caminho de ferro de S. Tomé**—Parece que dentro em pouco serão tomadas resoluções acerca dos projectos de vários lanços do Caminho de Ferro de S. Tomé, que foram apresentados ao Governo pelo governador desta província.

**Novas ambulâncias postais** — Já foram entregues ao Governo as novas ambulâncias postais construídas nas oficinas da Companhia Portuguesa. Três dessas carruagens foram para o Minho e Douro, duas para a Beira Alta e quatro para o Sul e Sueste.

Escritório em Lisboa:
AV. DOS DEFENSORES DE CHAVES, 31, 5.º, Dto.
TELEFONE 736326

Nos revestimentos com termolaminados utilizem o excepcional

**Lamimite**

produto da SONAE

**Não há melhor e é português**

PORTO – Rua de Gonçalo Cristóvão, 314
Apartado 414 Telef. 23514/5
FÁBRICA – Via Norte – Vila da Maia – Telef. 994196
LISBOA – Av. Óscar Monteiro Torres, 55-D – Telef. 772259

*Manual do Viajante em Portugal*

em preparação a 9.ª edição

—

*II Volume (Províncias)*

**ISOLUX, L.DA**

ESTUDOS E INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS

PORTO
R. Sá da Bandeira, 651-4.º
Telef. 27013

LISBOA
Campo Pequeno, 21-4.º-E.
Telef. 527 55

**Instalações de A. T.**
- CENTRAIS
- SUBESTAÇÕES
- POSTOS DE SECCIONAMENTO
- POSTOS DE TRANSFORMAÇÃO
- LINHAS

**Instalações de B. T.**
- ILUMINAÇÃO INTERIOR
- ILUMINAÇÃO EXTERIOR
- FORÇA MOTRIZ
- SINALIZAÇÃO
- REDES DE DISTRIBUIÇÃO.

**ELVAS**
TEM, FINALMENTE, O
**HOTEL ALENTEJO**

O MAIS MODERNO DO PAÍS NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

TOSSE ?
HORAS CALMAS
BENZO
DIACOL
XAROPE
COM
BENZO-DIACOL