

5.º do 56.º ano

Lisboa, 1 de Março de 1945

Número 1373

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



O ilustre engenheiro sr. Vasconcellos Corrêa, rodeado dos seus colegas do Conselho de Administração da C. P. e ao lado do sr. Ministro das Obras Públicas, que pessoalmente quis associar-se à justa homenagem que há dias lhe foi prestada



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 3 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

End. Teleg. EUROPÊA
TELEFONE: 2 0911

Telefone 8430

Teleg. BROWNBOVERI

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

BADEN—SUIÇA

A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

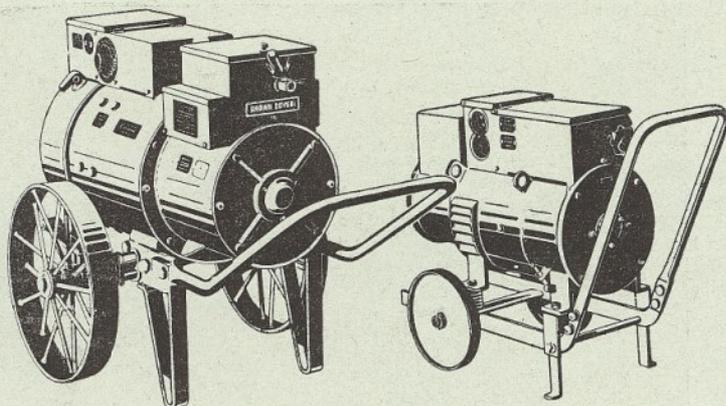
Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

PRAÇA D. JOÃO I, 25, 3.^o
(Salas 44, 48 e 49)

P O R T O



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco
:: :: em corrente continua de 80-160 A e 240-500 A :: ::

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) EDIFÍCIO TODO
DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro e do mar. — Todos os confortos e comodidades recomendáveis. — Esplêndida sala de visitas. — Casa de banho em todos os andares. — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a todos os Vapores e Combóios.

Gerente: **FERNANDO RODRIGUES**

LISBOA — Rua dos Douradores, 222
TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12
TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.^{ta} CATARINA, 380
Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes ingleses, alemães, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito ou desmanchado—Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via—Limpa pelo processo parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados—Os artigos de lã, limpos por este processo, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMERCIO 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 2 7520

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

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 883

1373



1 — MARÇO — 1945



ANO LVI

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

MIGUEL COELHO
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALO
Major HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Direito Ferroviário, pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i>	109
Em tórno dum plano ferroviário, por <i>Guerra Maio</i>	111
Engenheiro Vasconcellos Corrêa	115
Carlos Vasconcelos Pôrto e os Sanatórios dos Caminhos de Ferro do Estado, por <i>Manuel dos Santos Cabanas</i>	116
O problema dos transportes terrestres	118
Caminhos de Ferro Coloniais	122
Espectáculos	122
Linhas Portuguesas	122
Há 50 anos	122

DIREITO FERROVIÁRIO

Pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

IV

Benefício da anuidade

ENTENDE-SE por anuidade a soma do capital e dos juros, concedendo o Estado a garantia do seu pagamento, nos termos dos arts. 46 a 52 do decreto com força de lei n.º 13:829 de 17 de Junho de 1927, às linhas férreas classificadas ou que venham a ser, de leito próprio, em todo ou em parte da sua extensão. O benefício estende-se às linhas a construir, independentemente do concessionário ser um indivíduo ou empresa, quer estejam classificadas de interesse geral ou particular, existindo apenas a restrição de possuírem leito próprio em toda ou parte da sua extensão, o que aliás não se aplica nesta última parte, pois todas as linhas férreas necessitam de leito próprio, devido às exigências do trânsito rodoviário. Actualmente o benefício da anuidade está suspenso pelo decreto com força de lei n.º 22:379 de 28 de Março de 1933, baseando-se na diminuição da receita do Fundo Especial, mantendo-se este decreto em vigor, a-pesar-dos largos proventos destes anos do imposto ferroviário, o que só mostra a lentidão portuguesa em revogar uma providência, hoje sem motivo que a justifique.

A concessão da anuidade é decretada pelo Governo, depois de ouvido o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, revestindo as formas de complemento necessário para juro e amortização do custo da construção, ou duma remuneração anual. Pertence às câmaras municipais dos concelhos servidos pelas novas linhas, o encargo de um terço da anuidade garantida na concessão das linhas, indo buscar a receita a um adicional às contribuições gerais. Esta obrigação e a do art. 42 do decreto n.º 13:829 da entrega pelas câmaras municipais dos terrenos, oneram em demasia as autarquias locais, que, geralmente, possuem poucos rendimentos, mas tem a vantagem de impedir o abuso de muitos concelhos desejarem um caminho de ferro, indiferentes ao interesse geral e supondo que a nação se reduza a uma soma de aspirações locais.

Forma e fim das concessões

Encontra-se esta matéria tratada nos arts. 53 a 71 do decreto com força de lei n.º 13:829, que regula minuciosamente as condições da concessão, contendo cada diploma: a importância do depósito a efectuar para a concessão ser definitiva e as condições do seu levantamento; as obrigações e sanções de cada concessionário; a largura da faixa dentro da qual lhes é garantido o direito de opção em relação às linhas paralelas à sua, cuja construção seja autorizada; as condições técnicas da linha e material; os prazos da construção e da concessão. No caso da concessão ser dada a um empresa concessionária de outras linhas, permite-se que o depósito definitivo seja substituído por outra garantia equivalente aceite pelo Governo.

Qualquer concessão de vias férreas é feita por prazo determinado, não excedendo noventa anos, embora o sistema anterior a 1927 fôsse o da comissão por noventa e nove anos.

Terminada a concessão, a empresa é obrigada a entregar ao Governo as linhas férreas e o respectivo material circulante, pagando, este, o Estado ao concessionário, atendendo à possibilidade da sua utilização. Desta forma só é pago o material circulante, pois este não pertence ao domínio público, que, segundo o art. do decreto com de lei n.º 13:829, é constituído pelas vias férreas, suas dependências, obras acessórias, linhas telegráficas e telefónicas.

A concessão de um caminho de ferro de interesse geral, é feita pelo Estado, mediante concurso público, com excepção das linhas incorporadas num grupo já constituído e as de interesse particular, são obrigados os concorrentes a efectuar um depósito provisório de $2\frac{1}{2}\%$ da importância do orçamento aprovado para a linha que fôr objecto de concurso. No caso da concessão já ter sido solicitada, tem o requerente as vantagens: de conhecer previamente o caderno de encargos; o direito de opção à proposta mais favorecida, e, no caso de não o usar, receber do adjudicatário a importância dos estudos realizados; levar-se em consideração o depósito de dez contos effectuado na Caixa Geral dos Depósitos nos termos do art. 27 do decreto com

fôrça de lei n.º 13:829, ou seja quando requerem primitivamente a concessão. Estes benefícios são absolutamente justificados, devendo ainda alargarem-se pela dispensa total de qualquer depósito.

A transmissão de concessões só pode ser feita mediante autorização do Governô, pertencendo aos herdeiros do concessionário o direito de requerem a posse da concessão.

As concessões caducam: exercendo-se os prazos, não prorrogados, respeitantes a estudos, construção e início de exploração da linha; interrupção na exploração da linha e não a recomeçando no prazo de dois meses, ou havendo nova interrupção; não cumprimento das condições estipuladas no contrato; falência da empresa. Excepto no caso de falência, é posta de novo a concurso a concessão pelo prazo que faltar para terminar, pagando o novo concessionário ao antigo o valor do material circulante e provimentos, deduzindo-se as despesas que o Estado tiver feito. Não havendo adjudicatário, depois de duas praças sucessivas, toma o Governô posse provisória da linha, e, definitivamente, se o concessionário, decorridos dezoito meses, não se achar habilitado para continuar a exploração ou a construção. Dando-se a falência, aplicam-se as disposições do decreto de 9 de Novembro de 1893, promulgado quando da crise da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses de que resultou a reorganização da actual C. P., e da autoria do Ministro das Obras Públicas Bernardino Machado.

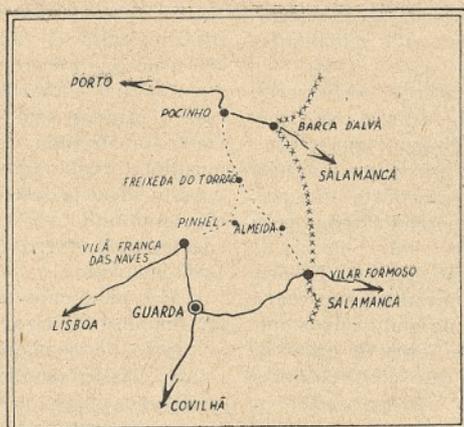
Define-se por resgate duma concessão o acto pelo qual o Estado toma conta dos caminhos de ferro, pagando às empresas o justo valor do que lhes pertença e nos termos dos arts. 65 a 67 do de-

creto com fôrça de lei n.º 13:829. O prazo mínimo para o Estado efectuar o resgate é de dez anos, depois de se iniciar a exploração da linha.

Levanta o art. 65 o problema de resgate, de veras importante outrora pelas paixões politicas que provocava em muitos paises antes de 1914, sendo doutrina assente por parte dos partidos da esquerda, principalmente os socialistas, em preconizarem que os caminhos de ferro deviam ser administrados directamente pelo Estado, resgatando-se os que se encontravam na posse das empresas. Não era aspiração determinada pelo intererêsse nacional, mas apenas provocada pelo desejo imoral da obtenção de bons e rendosos lugares por parte dos anti-capitalistas que atacam o que ambicionam.

O princípio do resgate triunfou em diversos paises, como Suissa e França, efectuando-se a experiência neste último pelo resgate duma companhia. Actualmente êsse problema deixou de provocar acuidade política e estuda-se à face da seguinte tese: deve o Estado assumir o serviço público de transportes por caminho de ferro, ou é preferível que as companhias possuam a concessão, visto a propriedade pertencer ao Estado como detentor do património nacional? Entendo que a doutrina a seguir é do serviço público de caminhos de ferro ser concedido às empresas, sob a fiscalização do Estado, mas nunca por êle exercido, que deve reduzir ao mínimo a sua acção intervencionista nos serviços públicos e permitir que os particulares os desempenhem. Em Portugal, os caminhos de ferro do Estado terminaram felizmente em 1927 e deixaram más recordações, embora não seja perfeita a administração das empresas que necessita de correção.





Em tórno dum plano ferroviário

Do Côa a Vila Franca das Naves, ou do Côa a Vilar Formoso?

Por GUERRA MAIO

Ignoro a orientação que preside à revisão do plano de 1929, mas é natural que se não afaste da ideia do falecido ministro Duarte Pacheco, a qual, ao que me constou, era fechar as malhas em aberto a fim de melhor se servir a economia do País e facilitar a exploração. Era também o que eu pensava há 10 anos, quando num opusculo «O Problema Ferroviário em 1934» expuz um resumido estudo da situação. Julgava eu então que, com a quinta parte da quilometragem prevista no plano de 1929, ficaria a rêde em condições de ter mais fácil exploração.

Alguns que ia ser revisto o plano ferroviário de 1929 e que uma comissão trabalhava já nêsse sentido. Aquele plano elevando a nossa rêde ferroviária de 3.411 a 7.129 quilómetros, mais do dôbro, veio tao fora de horas que outro seguimento não poderia ter que uma completa revisão. Pena foi porém que êle não tivesse sido elaborado há 50 ou 60 anos, pois ter-se-iam evitado os aleijões da rêde actual, que tanto pesam na sua exploração.

O problema de então para cá em pouco ou em nada se modificou. Se quisermos pois facilitar a exploração da viação acelerada — chamemos-lhe ainda assim — há que suprimir os seus vários ramais, pelo prolongamento dos carris até outras linhas a fim de se lhes dar uma função bilateral. O que representam na exploração ferroviária, os ramais ou as linhas incompletas de Móra, Aljustrel, Reguengos, Vila Viçosa, Moura, Celorico de Basto e outros?

Por que não ligar as linhas de penetração trasmontana, do Corgo e do Tua com as da Beira, passando por Viseu, e cujos extremos seriam em Aveiro, Espinho, Chaves e Bragança; e trazer ao Pôrto, a linha do Tâmega com o prolongamento da linha de Celorico a Fafe? Então justificava-se amplamente a exploração dêsses dois grupos de linhas por uma só companhia.

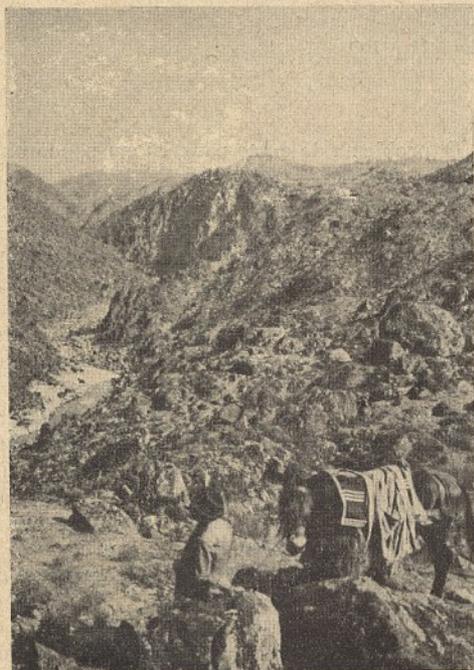
Aquela tarefa era bem fácil pois bastava concluir a linha do Varosa, a que falta só assentar os carris, e prolonga-la a Viseu e depois fazer entroncar nela a do Tua no sitio em que fôsse mais favo-

rável. Assim teríamos uma rede central de via reduzida servindo capazmente as terras acidentadas da Beira e de Traz-os-Montes.

Também de bem pouca monta era a construção duma linha do Arco de Baulhe a Fafe, por Cabeceiras de Basto. Venham cá dizer-me que a caminhagem inutilizou a via reduzida, mas o que ninguém é capaz de me provar é que o transporte dum passageiro ou duma tonelada de mercadoria fica mais barato numa caminheta que num combóio de via de 1,00. Venham também dizer-me que em França, batida pelo auto-carro, foram levantados os carris de via reduzida, em milhares de quilómetros, que a esses direi que muitas dessas linhas de bitola de 0,60; 0,75 e de 0,90 estavam a cair aos bocados e que, tinham sido construídas não por interesse local, mas eleitoral.

Uma linha de um metro, bem construída e de fácil exploração presta não só um grande serviço local mas é também um afluente poderoso às grandes artérias ferroviárias e deve cobrir, sem dificuldade, as suas despesas.

Nesse grupo de linhas trasmontanas há uma que ficando lá desgarrada — a do Sabôr — difícil é trazê-la ao grupo citado. Uma solução se me afigura aceitável. Transformar a bitola de 1,00 para 1,67, o que esteve para acontecer quando a infraactua chegou a Carviçais, em que se pensou fazer da linha do vale do Sadôr uma artéria internacional, pelo seu prolongamento a Zamora. Outro tanto se



O Cõa próximo de Vale de Afonsinho

poderia fazer ao ramal de Santa Comba a Viseu, de incalculáveis vantagens para a capital beira e de fácil exploração.

As duas linhas têm excelente perfil e podiam ser alargadas sem dificuldade levando-se a primeira a Miranda do Douro, tanto mais que nada justifica o prolongamento a Vimioso, visto não ser possível fazê-la descer às pedreiras de Santo Adrião. E, se há que levar, em caminhões, os mármoreos ao caminho de ferro, tanto monta 5, como 15 ou 20 quilómetros.

Mas punhamos tudo isso de parte, pois outro é o fim deste artigo. Quero apenas referir-me, com o apoio de pormenores, à linha do Cõa, que só o nosso clássico desleixo tem deixado em vagos e mal definidos projectos, não se tendo até agora atentado na sua importância, pois não só ligaria as duas artérias laterais, Beira Alta e Douro, mas continuaria a linha fronteiriça, que vai do Tejo a Miranda do Douro, espécie de equilíbrio com a cinta de ferro que, em Espanha, se estende paralela à fronteira e de que a linha do Sabôr, em via larga, seria um excelente remate.

Não me move um ponto de vista militar, de que não percebo nada, todavia, dedois do que, há pouco, vi em França, em que as tropas americanas, andavam com caminhões enormes por terrenos mal aplainados e que, em meia hora, lançavam pontes, ao lado de outras destruídas, e muitas delas constituídas apenas por dois cabos de aço e um estrada, por onde passavam rapidamente, carros e tanques, parece-me que não é justo estar-se ainda hoje a sacrificar regiões inteiras, a uma hipotética defesa nacional.

O que me interessa são as relações comerciais e — vamos lá — o turismo.

Em mapas antigos encontramos uma linha em projecto do Pocinho a Vila Franca das Naves, por Foscõa e Marialva. Traçado feito a esmo, pois bastaria um ligeiro estudo de campo para, pela diferença de cota, se verificar a dificuldade se lhe dar execução, principalmente na parte Pocinho-Foscõa. Depois aventou-se uma linha saindo da estação de Cõa e seguindo o curso deste rio até à foz do Massuemi, por cujo vale infletiria para Vila Franca das Naves ou então continuando pelo vale do Cõa até à quinta da Moreirola, para servir Pinhel.

Constato que nenhum engenheiro especializado por lá passou, pois teria voltado com uma opinião diferente, pela dificuldade em se construir um caminho de ferro através de penedias sem fim, as quais deixam a perder de vista as das Fragas Más, na linha do Tua.

O Cõa desde o Sabugal até quasi à sua foz (uns 65 quilómetros) corre entre penedos de duro granito, como aqueles que avistamos ao atravessá-lo na linha da Beira Alta, entre Noemi e Freineda, e de que as gravuras juntas dão uma flagrante amostra. O vale de Massuemi, esse então é ainda pior.

É pois custosa uma linha férrea do Douro a Vila Franca das Naves? Nem por isso; se a 10 quilómetros da estação de Cõa, quando o xisto cede ao granito, a tirarmos do vale e a fizermos seguir pela margem direita, ou seja já no planalto de Ribacõa e depois a metermos pela garganta da Moreirola a-fim-de servir Pinhel, com uma estação em Valbom, a 7 quilómetros da cidade, e dali inflectir, sempre em terreno plano, até Vila Franca das Naves. As obras de arte limitariam-se a duas pequenas pontes, uma das quâis, perto de Almendra, dando também passagem à estrada n.º 6, construída até à Muxagata e que deve ligar o Pôrto a Salamanca.

O percurso não iria além dos 60 quilómetros previstos, e teria a vantagem de servir, em boas condições, o concelho de Figueira de Castelo Rodrigo, rico em vinhos, azeite e ceriais.

Seja-me ainda permitida uma divagação. A linha do Cõa tendo como objectivo ligar a da Beira Alta com a do Douro, e consequentemente as províncias da Beira e Traz-os-Montes, hoje com uma única comunicação, no extremo-oeste do País, a ponte de Maria Pia, poderia ter também uma elevada função internacional de que o Pôrto e o norte seriam os primeiros a beneficiar; e sem se alongar o percurso inicial. Bastava que, a 20 quilómetros da estação de Cõa, fôsse desviada para sudoeste em direcção a Vilar Formoso, entroncando ali não só com a da Beira Alta, mas também com a de Salamanca, o que daria uma interessante ligação do Pôrto para Madrid e para Paris.

Era este o trajecto que devia ter seguido a linha do Douro, se a famosa *Salamancada*, não a tivesse feito embicar às gargantas do Agueda. Com a agravante de termos de fazer a linha à nossa custa em território espanhol que nos custou rios de dinheiro, sôbre tudo porque no pequeno trôço que vai da Barca de Alva à Fregeneda (17 quilómetros) compreende nada menos de 20 túneis e 14 pontes e viaductos!

Ao contrário a linha Cõa-Vilar Formoso, teria apenas uma ponte, a simultânea à estrada n.º 6 e um pequeno túnel num contraforte da serra da Marofa.

É, todavia possível, que de futuro um ramal se viesse a justificar para Vila Franca das Naves. Para isso bastava que a linha, nas alturas de Freixeda do Torrão, se desviasse ligeiramente para o sul, a-fim-de permitir o entroncamento, sem todavia alongar os 60 quilómetros previstos.

Vejamos agora as vantagens da nova artéria em relação ao Pôrto. Tendo-se malgrado o tão sonhado trafego de mercadorias da provincia de Salamanca para Leixões, ficou apenas o de passageiros, mas este tão minguido que nunca foi possível estabelecer um combóio rápido diário pela Barca de Alva. Tão reduzido era esse trafego que no ano de 1913, isto é, antes da outra guerra, e

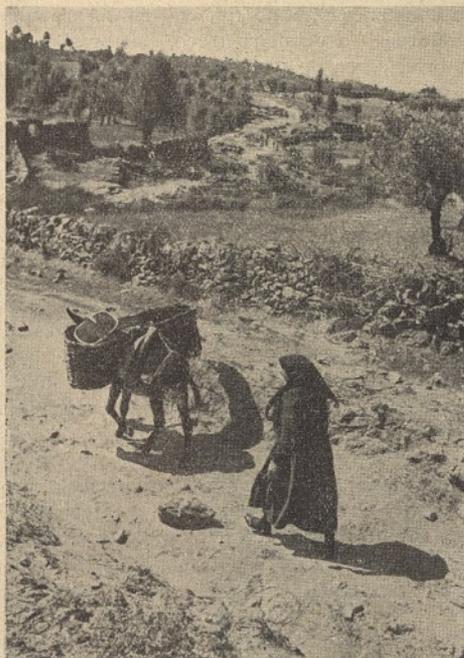
quando circulava o famoso «Pôrto-Medina», a média diária de passageiros saídos pela Barca de Alva, era apenas de 13.

Como, em tais condições, sonhar em se ter um serviço aceitável por Barca de Alva? Eu bem sei que com uma melhoria de combóios e uma ligação com o «Sud-Express» em Fuentes de St. Esteban, aquela modesta cifra deveria aumentar, mas nunca seria nada de interessante.

Dir-me-hão que o Pôrto, com os excelentes combóios da Beira Alta e da C. P., fica capazmente servido pela via Pampilhosa. Aqui é que estamos em êrro. Um serviço internacional, embora com immediatas ligações na Pampilhosa, pode servir aos viajantes do Pôrto, mas nunca turistas estrangeiros, por que estes, vendo no mapa que não há uma linha directamente ao Pôrto, irão para Lisboa e difficilmente retrocederão na Pampilhosa para o Norte.

Ora a linha do Douro é bem conhecida no estrangeiro pela sua paisagem impressionante, por ser a pátria do vinho do Pôrto, e, em suma, por ser o *País do Vinho*, nome por que é conhecida aquela parcela do rio que vai de Mosteirô ao Pinhão. E por isso não pode nem deve ser posta de parte.

Assim o entendeu o digno presidente da C. P. Engenheiro Vasconcelos Correia, propondo numa das conferencias do tráfego França-Espanha-Portugal, que fôsse criado um tipo de bilhetes de ida



Um pequeno afluente do Cõa

e volta, a preços reduzidos de Paris a Lisboa; com itinerário móvel e por trez vias, Douro, Beira Alta e Madrid. A proposta foi aceite em princípio. Infelizmente a guerra actual veio prejudicar a sua possível aplicação.

Examinemos ainda outras vantagens de tornar a fronteira de Vilar Formoso comum às linhas da Beira Alta e do Douro. É evidente que há todo o interesse em termos apenas duas entradas principais, Vilar Formoso e Marvão; no que toca porém à primeira, não seria só uma dupla entrada ferroviária, mas igualmente de estrada, ou de *rodovia*, como se diz no Brasil, pois o automobilista teria à sua disposição a estrada n.º 8 para Coimbra e Lisboa, e a 38/6 para o Pôrto, e digo isto por que não havendo nenhum interesse em levar a n.º 6 à Barca de Alva, bastava ligá-la à 38, quando ela chegasse a Almendra.

Outra vantagem e considerável, é o de se poder fazer um único serviço directo para França, através da Espanha, cujas bagagens registadas seriam, em Vilar Formoso e em Irun, metidas num furgão selado, o que já mais será possível fazer pela Barca de Alva.

Depois a Renfe, sem o encargo do desvio pela Barca de Alva, poderia mais facilmente melhorar o serviço por Vilar Formoso.

Dentro de pouco vai dar-se uma importante modificação do tráfego Madrid-Corunha, que passará a ser feito por Ávila-Salamanca-Zamora e daqui pela nova linha Zamora-Orense, em adiantada construção, e de que vai muito breve abrir á exploração o primeiro trço, Zamora-Puebla de Sanabria, cerca de metade do traçado, a qual encurtará o percurso Madrid-Vigo, de 837 a 682 quilómetros, ou seja uma economia de 155. A viagem Madrid-Corunha, por Zamora-Orense-Monforte será reduzida apenas de 63 quilómetros, mas a linha tem melhor perfil que a de Monforte-Astorga.

Salamanca passa assim a ter maior importância, pela melhoria das suas relações com a capital e com 11 cidades interessantes, Ávila, Zamora, Orense, Tuy, Vigo, Pontevedra, São Tiago, Monforte, Lugo, Ferrol e Corunha, assim como com duas estâncias termas de nomeada, Mondariz e La Toja.

Dessa melhoria algo virá beneficiar o Pôrto, cujas relações com Madrid podem ser bastante mais fáceis.

A verdade porém é que por maior boa vontade que os espanhóis, por vezes, tenham mostrado em melhorar as relações ferroviárias com o nosso País, ainda se não chegou a uma solução satisfatória. E compreende-se. A Espanha está de costas voltadas para nós, como a ilha de S. Miguel está para as suas parceiras de Oeste, como o Brasil para a Argentina. A Espanha interessa, pois, em primeiro lugar, o tráfego para a França. Em tais condições os sacrificios a fazer devem, na maior parte ser suportados

por nós. Infelizmente, nem sempre assim o temos compreendido, pois algumas vezes, bastantes mesmo, pretendeu-se que os encargos deviam ser suportados a meias. Não deve ser assim. Os nossos vizinhos têm, no tráfego de Portugal, apenas o interesse que materialmente êle representa; nós, ao contrário, temos o interesse directo e o indirecto, vêr, o moral e o material. Não percamos isso de vista.

É doloroso porém recordar que as linhas de Salamanca, sendo até há pouco pertença da Companhia das Docas do Pôrto e tendo, por isso, directores portugueses, nem sempre êstes tomaram a sério o tráfego com Portugal, havendo até quem tivesse um prazer especial em o contrariar.

Mas, não falemos em coisas tristes.

Uma outra razão milita em favor da linha Còa-Vilar Formoso e que é bom não esquecer. A linha espanhola tem ainda carris de 30 quilos e, entre Barca de Alva e Fregeneda, várias pontes com pilares e tabuleiros de ferro. Quererá a Renfe renovar a linha com carris de 40 e substituir as pontes? É bem possível que não. O que ela talvez preferisse era suprimir a exploração entre Barca de Alva e Fregeneda, tanto mais que o pequeno tráfego que hoje nos dá, as farinhas do ramal para a Galiza, vai, sem dúvida, ser encaminhado para a nova linha Zamora-Orense.

Se assim acontecesse, estava resolvida a questão da ponte para a estrada na Barca de Alva, utilizando-se a do caminho de ferro.

Examinemos agora o que seria o movimento da linha do Douro, ligando o tráfego internacional ao interno, linhas e caminhetas convergentes, que é muito importante — o que nunca porém se quis fazer — e de futuro, acrescido com o que lhe viesse da Beira Alta. Haveria, sem dúvida, passageiros para dois magníficos combóios diários do Pôrto a Còa e Vilar Formoso, um rápido e outro, pelo me nos directo.

O célebre «Pôrto-Medina» vivia do tráfego que lhe dava a Régua e o Pinhão, êste porém forçado, pois o combóio não fôra estabelecido com êsse fim. E até êsse inesperado afluxo de passageiros, contrariou tanto certo chefe do movimento, que um dia me confessou a sua amargura de ver, nos dias em que o «Pôrto-Medina» se efectuava, os passageiros deixarem os outros combóios, o que êle não tinha maneira de evitar.

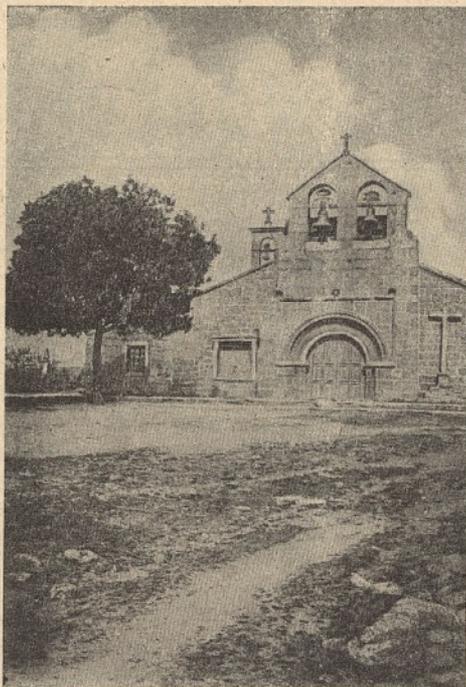
Imagine-se agora o que teria sido, se êsse excelente combóio tivesse ligação na Régua, no Tua e no Pocinho com as linhas trasmontanas, como mandava a mais elementar sabedoria ferroviária?!

O «zeloso» funcionário terminou as suas considerações dizendo-me que se a Administração lhe desse ouvidos já o rápido tinha sido suprimido; os passageiros internacionais eram poucos e os nacionais tinham outros combóios.

Seja tudo em desconto dos nossos pecados.

Vejamos agora as distâncias, quilométricas. Actualmente de Salamanca ao Pôrto, contam-se 338 quilómetros pela Barca de Alva e 436 por Pampilhosa, ou sejam mais 98 por esta última via. Pela linha Cóa-Vilar Formoso teríamos 371, ou sejam menos 65 que por Pampilhosa, o que é muito importante, e apenas 33 a mais que por Barca de Alva, o que nada representa, tendo em vista que por Vilar Formoso se poderiam fazer melhores e muito mais rápidos combóios.

Falta agora a questão financeira. Vista a plenitude do traçado e, portanto, o pequeno movimento de terras e a modéstia das obras de arte, a linha custaria em 1934 apenas



Freixeda do Torrão — Portal romano numa igreja do Século XVII

uns 300 contos por quilómetro o que representaria um total de 20.000 contos. Mas hoje, com o encarecimento da mão de obra e dos materiais demos que fôssem 30.000. O que é isso e tratando-se de uma obra de tão grande importância para o Pôrto?

Vilar Formoso, até há pouco, era uma feia e triste aldeia, como tantas outras, mas, graças à vigorosa acção dum bairrista impenitente, passou a ser *vilar e formoso*; e se um dia fôsse testa das duas grandes linhas férreas e de duas estradas importantes, que ali se dirigissem uma directamente para Lisboa e outra para o Pôrto, passava a ser, a justo título, a saleta de entrada em Portugal.

ENG.º VASCONCELLOS CORRÊA

AINDA A PROPÓSITO DA HOMENAGEM QUE LHE FOI PRESTADA

Um assinante da «Gazeta», filho de ferroviário e ferroviário também, nascido sobre o túnel de Caide, na linha do Douro, quando, em 1878, se procedia à construção, e que tripulou, em 1901, como fogueiro de 1.ª classe, durante curto prazo, a locomotiva inglesa 012 da C. P., precisamente uma daquelas em que o Ex.^{mo} Senhor Engenheiro António de Vasconcellos Corrêa tirocinou, pede-nos a publicação da seguinte carta que, na data oportuna, enviou a Sua Excelência. Gostosamente, transcrevemos e arquivamos nas nossas colunas:

Lisboa, 7 de Fevereiro de 1945

Excelentíssimo Senhor Engenheiro António de Vasconcellos Corrêa, Ilustre Presidente do Conselho da Administração da C. P.:

Completa V. Ex.^ª hoje meio século de serviço ferroviário, facto que deve representar um consólio íntimo para quem o tem sabido ser, na verdadeira acepção da palavra, e para os profissionais, que o conheceram e conhecem, motivo de sincero júbilo, obedecendo ao natural aprêço, por tão longo período, das suas extraordinárias qualidades de carácter, nunca desmentidas e antes sempre comprovadas, que deram a V. Ex.^ª, juz por direito e bem merecido, a estima e consideração gerais.

Estou longe de pensar que as minhas tão modestas palavras possam dar razoável noção do prestígio e altos préstimos de V. Ex.^ª, mas o valor dos seus exemplos

e dos seus ensinamentos emprestou muito e forte alento a subordinados que, como eu, o olharam e olham sempre, e em primeiro lugar, através do significado de Trabalho, numa Empresa que se tem honrado a si própria e aos seus mais e menos categorizados servidores ou cooperadores.

V. Ex.^ª tem sabido, com a sua inteligência, tenacidade, paciência e uma compreensão e visão invejáveis, impôr-se ao espírito de todos. Não lhe tem faltado a autoridade moral, nobreza de alma e bondade, sempre acompanhadas de justiça, e esta amparada de equitativa tolerância e de humana e feliz indulgência, encarnando inequívocas virtudes de elevado e ponderado critério e de habilidade, no sentido mais amplamente honesto, de dirigir homens bons.

Releve-me V. Ex.^ª a ousadia desta minha singela e desprezenciosa apreciação. Reformado, como estou, — o que quere dizer, no rol dos inúteis e na idade das recordações —, terão provável desculpa os justificados impulsos de gratidão que o momento me proporciona e com o desvanecimento que a consciência me sugere.

Peço, por isso, licença para prestar a V. Ex.^ª a minha comovida homenagem de respeito e leal admiração.

Sou de V. Ex.^ª

Subordinado atento e dedicado

João Valério Moreira dos Santos
(Chefe de Serviços, reformado, na C. P.)

IN MEMORIAM

Carlos Vasconcelos Pôrto

e os Sanatórios dos Caminhos de Ferro do Estado

Por MANUEL DOS SANTOS CABANAS

NA capital nortenha, em casa de seu filho, Engenheiro António Vasconcelos Pôrto, Director dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, faleceu, no passado dia 3, com a propecta idade de 83 anos, o grande benemérito e amigo dos Ferroviários, general Carlos Augusto Coelho de Vasconcelos Pôrto, a quem se deve a criação dos Sanatórios dos Caminhos de Ferro do Estado.

Desempenhou êste illustre militar, durante muitos anos, as funções de Chefe do Serviço de Fiscalização e Estatística dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, onde foi muito estimado e respeitado, pela integridade do seu carácter e pelos seus grandes dotes de coração, que o levavam a praticar ali muitos actos de justiça e de bondade.

Foi quando desempenhava êste alto cargo, na Direcção do Sul e Sueste, que concebeu e levou a cabo a grandiosa obra de assistência aos ferroviários, que o colocou acima de todos os interesses mesquinhos e lhe deu o direito incontestável de ser considerado um grande cidadão e um grande benemérito.

Cumprimos, pois, aqui, um dever, nesta hora dolorosa, recordando, comovidamente, o que êsse verdadeiro apóstolo do bem fêz, para levar a efeito êsse grande cometimento, no tempo em que a assistência em Portugal a quási nada se resumia.

Aí pelas alturas de 1913/1914, quando já se faziam ouvir por tôda a parte os rumores da terrível

peste branca, com todo o aspecto de uma verdadeira catástrofe, adoeceu, atacado de tuberculose, um empregado do seu Serviço, que, em poucos meses, era arrebatado pela morte.

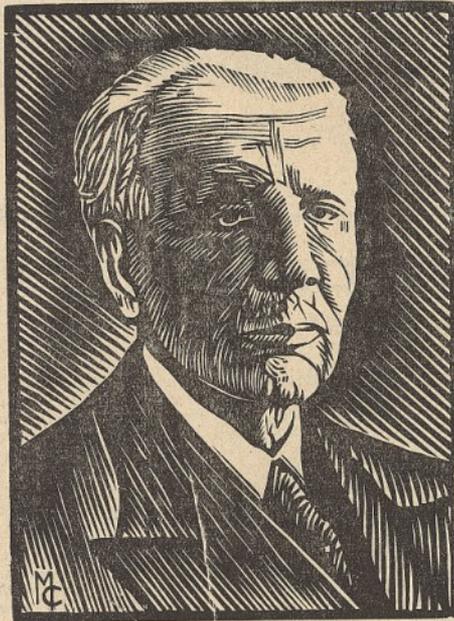
Vasconcelos Pôrto, profundamente emocionado com o desenlace, enervado pelo geral desleixo em meios de assistência e pelo abandono a que a tu-

berculose estava votado, e condoído, principalmente, pela sorte dos seus companheiros de trabalho, concebe a grandiosa e altruísta ideia de criar Sanatórios, onde fôssem internados e protegidos contra a minaz doença, defendendo-os da falta de assistência e da minguia de meios, protegendo, ao mesmo tempo, a família e a sociedade.

Esta figura de «Homem de Bem» maior nos aparece, quando nos lembramos do titânico esforço que dispendeu, para levar a cabo o seu audacioso empreendimento. São sublimes, o entusiasmo quente com que se lançou na propaganda e de que contagiou os seus amigos, e a devoção com que os aliciou a colaborar na sua maravilhosa cruzada.

Enternecido coração de

homem, que, depois de obter dos seus amigos inúmeros e valiosos mas, ainda assim, insuficientes donativos, os arrasta consigo, nas asas do seu sonho, a percorrer as cidades, as vilas, as aldeias e os campos, do norte ao sul do País, angariando, pedindo, esmolando! Com que fé se milita nessa cruzada, organizando festas, concertos musicais, espectáculos, torneios desportivos, para mais uma



General Carlos Vasconcelos Pôrto
Gravura em madeira pelo autor dêste artigo

telha, para mais uma pèquena coisa que custa muito dinheiro! Com que entusiasmo se pede a colaboração de escritores e artistas, para a publicação dos albuns «Fôlhas d'Ouro» e «Horas Serenas», para que o produto da sua venda faça crescer aquela bendita obra. E crescia!...

Em Julho de 1916, lá partia êle para Madrid, acompanhado pelo Dr. Agostinho Lúcio, Chefe do Serviço de Saúde, e pelo engenheiro José Abecasis Júnior, então Sub-Director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, para visitar e estudar o Sanatório de «Belas Vistas», situado nas proximidades da capital espanhola.

Que razões fundamentais o levaram ali?

Foi a conveniência de ser estudado o instituto official espanhol e o natural desejo e empenho de ver o nosso Sanatório, logo na sua origem, instalado por maneira que, no início da sua existência e da sua função social, pudesse ser a melhor e a mais útil expressão de assistência aos doentes que, faltos de recursos próprios, casa, alimentos, roupas, medicamentos e de tratamento cuidadoso, mal poderiam resistir à acção funesta da doença e, muito menos, pensar em reháver a saúde, perdida nas ásperas lutas do trabalho.

Bem sabia êle, o grande amigo dos Ferroviários, que o temeroso flagelo não respeita classes sociais, mas compraz-se, de preferência, em atacar as classes pobres, porque tem uma especial atracção para se defrontar com o organismo depauperado e abatido pelo trabalho, debilitado pela má ou insuficiente alimentação, e ainda por outros males sociais, em que têm larga representação o alcoolismo e a síflis.

Por estas razões, e muito especialmente pelos casos de tuberculose revelados, que já abundavam e que careciam de tratamento immediato, a ida dessa missão a Madrid, no intuito de estudar o Sanatório espanhol, representa a mais elevada expressão de solidariedade humana, que se pode conceber.

Depois do regresso de Madrid, D. Francisca de Souza Uva, cria-lhe facilidades para a aquisição da quinta das Almagens com a sua velha casa de habitação; Santos Jorge oferece-lhe as madeiras, e outros beneméritos oferecem-lhe outros materiais de construção e iniciam-se as obras de adaptação da velha residência em casa de saúde e repouso. Os empregados dos Caminhos de Ferro, tanto do Sul e Sueste como do Minho e Douro, deixam-se contagiar pelo sublime entusiasmo da sua nobre propaganda e cotisam-se e o illustre militar vê o seu imenso sonho tornar-se uma realidade, com a inauguração do Sanatório de S. Brás de Alportel, no dia 8 de Setembro de 1918, o qual recebe o seu nome, como justa consagração das suas altas virtudes de cidadão prestimoso e, ainda, o início da construção de outro Sanatório, em Paredes de Coura.

Mas a nobre campanha não termina aqui.

O garboso e benemérito esquadrão cerra fileiras, chama a si novos e valiosos adeptos e continua a luta, na qual milita, sempre, como chefe, êsse homem extraordinário, que tem o condão de irradiar de si uma espécie de fluido maravilhoso que comunica aos seus contemporâneos que o acompanham nessa cruzada humanitária, sem se deter. Vão buscar coragem para a luta, aos resultados colhidos, com as primeiras curas que se operam em S. Brás de Alportel.

Continuam a angariar, a pedir donativos, para que se mantenha a função social do Sanatório inaugurado e não parem as obras já iniciadas do outro, em Paredes de Coura.

Só em 1924, como não podia deixar de ser, o Estado atenta na obra de beneficência que caridosos particulares vêm realizando a favor dos funcionários de um dos seus mais importantes ramos de serviço e cria-lhes uma receita especial, que, com as receitas do Fundo de Assistência aos empregados dos Caminhos de Ferro, no caso de doença, que já existia desde 1919, lhes dá vida própria, e em 1927, com o arrendamento das linhas do Estado à C. P., ligam-se as duas instituições numa só, com a designação de Fundo de Assistência e dos Sanatórios dos Caminhos de Ferro do Estado.

Estava realizada a grande obra.

Houve, é certo, outros grandes beneméritos, a quem os ferroviários muito devem também, mas êsses foram seus colaboradores, que a sua tenacidade soube congregar em redor de si, irmanados pelas mesmas idéias altruistas. O seu verdadeiro architecto, o seu grande obreiro, que a sonhou à noite e a ergueu à luz do dia, foi o homem que, no passado dia 3 se finou no Pôrto, e que se chamou em vida, Carlos Augusto Coelho de Vasconcelos Pôrto.

A pessoa que escreve estas linhas teve a subida honra de ser amigo do grande benemérito. A última vez que o visitou, em casa de seu filho, no Pôrto, foi nos princípios de Março de 1943. Encontrou-o já muito desmemoriado, e limitou-se a acompanhar as suas conversas.

É digno de referir aqui um caso que nesse dia lhe ouviu contar, e que bem define aquela grande alma.

Um dia, em que arreatava um boi, que lhe haviam oferecido, pela estrada que conduz de S. Brás ao Sanatório, alguém lhe perguntou:

— O senhor general, então não encontrou ninguém para lhe conduzir o boi?

— É para o Sanatório — respondeu êle simplesmente.

■ ■ ■
ÊSTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

O problema dos transportes terrestres

Uma proposta de lei vai autorizar o Governo a promover a fusão das empresas ferroviárias para exploração de toda a rede de via larga e estreita

(Conclusão do número anterior)

A exploração dos transportes em automóveis passa a ser objecto, quanto ás carreiras, de uma concessão definida, visto que passa a usufruir um certo privilégio regional, embora limitado. Essa concessão terá a duração correspondente á pequena importância relativa do material ou dos haveres empregados, mas permitirá a normal amortização de todos êles e a arrecadação de um lucro legítimo. Reserva-se, em qualquer caso, a possibilidade de uma revisão do regime legal a todo o tempo.

As restantes regras fundamentais enunciadas justificam-se por si mesmo. Tendem a dar ao público as devidas garantias e a estabelecer a fiscalização efectiva, embora simples, da exploração dos transportes automóveis, dentro do critério de coordenação que informa substancialmente esta proposta de lei.

A Base XV contém disposições referentes aos encargos fiscaes dos transportes automóveis, nos moldes que essa coordenação aconselha. Indica-se o critério orientador mas deixa-se o pormenor do sistema tributário para a legislação complementar, que poderá tender para o estabelecimento de um impôsto unificado, á semelhança do que se passa com as explorações ferroviárias.

A tributação deve graduar-se em razão inversa dos encargos e sujeições da exploração e do grau de utilidade pública que a caracterizar. Favorecerá no maior grau os transportes locais que directamente interessam á pequena economia rural e as carreiras que viverem em regime de subsídio; e será ainda atenuada, noutra escalão, para as carreiras regulares, afluentes ou independentes de caminho de ferro.

É criada uma nova receita destinada a realizações de aperfeiçoamento do sistema de transportes por estrada

Por outro lado, deve remediar-se, por esta mesma via, a anomalia ou desigualdade de que be-

neficia hoje, por exemplo, os veículos movidos a óleo combustível, cujos encargos fiscaes são, injustificadamente, muito inferiores aos da gasolina. Não quiere isto dizer que se impossibilite ou dificulte o aparecimento e a generalização de qualquer novo combustível ou sistema motor de que resultem vantagens para a colectividade ou para a economia nacional; a hipótese fica devidamente acautelada.

A Base XVI cria uma nova receita pela lógica extensão, aos passageiros e mercadorias transportados por estrada, da tributação que onera os que utilizam os caminhos de ferro.

Essa receita permitirá dotar os serviços de fiscalização da viação e trânsito com os recursos suficientes para o cabal desempenho da missão a que rigorosamente devem dedicar-se (Base XVII), e aplicar-se-á, designadamente, a realizações de aperfeiçoamento do sistema dos transportes por estrada entre os quais se especifica as estações ou os simples abrigos de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias e outras instalações convenientes, que, não podendo constituir encargo de concessões a prazo curto, devem reservar-se para o património nacional.

Em conclusão:

A aprovação pela Assembleia Nacional da presente proposta de lei facultará ao Governo os meios necessários para resolver a coordenação dos transportes terrestres em moldes que se consideram sensatos e conducentes a beneficio geral. É natural que a obra não resulte perfeita e tenha de sofrer futuras modificações, até pela própria evolução, que inevitavelmente se opera, das circunstâncias em que ela se baseia. Mas ter-se-á vencido a inércia — o que só por si já seria alguma cousa — num esforço construtivo de que há-de, por certo, preva-lecer algum proveito.

Para facilitar a fusão o Governo poderá prorrogar o prazo das concessões das linhas existentes e unificá-las quanto ás suas condições de duração

Nestes termos o Governo tem a honra de apresentar á Assembleia Nacional a seguinte proposta de lei:

BASE I— O Governo promoverá a fusão das empresas ferroviárias, por acôrdo entre elas, numa só empresa exploradora de tôda a rede geral de via larga e via estreita. No caso de o acôrdo se não verificar, deverá o Governo tomar as medidas necessárias para satisfação dêsse objectivo.

§ 1.º Para facilitar a fusão o Governo poderá progrogar o prazo das concessões das linhas existentes e unificá-las quanto ás suas condições e duração.

§ 2.º Da exploração em comum poderão ficar excluídos, mediante contratos de arrendamento em que o Estado intervirá, pequenas linhas ou ramais que possuam características especiais e condições próprias que justifiquem ou aconselhem a excepção.

BASE II— O Governo promoverá a entrega das linhas férreas do Estado, em regime de concessão integrada no conjunto a que se refere a base anterior, á empresa que actualmente as tem de arrendamento ou á que vier a resultar da fusão que a mesma base determina.

BASE III— A partir do momento em que estiver realizada a concentração determinada pelas bases anteriores, a exploração das linhas férreas abrangidas efectuar-se-á como constituindo tôdas elas uma só unidade com um sistema tarifário assente em distâncias quilométricas corridas desde a estação de origem do transporte até á do destino, independentemente da bitola das vias percorridas, que apenas influirá para o pagamento das operações de transbordo de mercadorias a efectuar quando o percurso destas abranger troços de bitolas diferentes.

O País será dividido em zonas adequadas, em cada uma das quais se limitará o número de empresas concessionárias de carreiras de automóveis

BASE IV— Para facilitar, paralelamente á concentração das empresas ferroviárias, o agrupamento, em grau conveniente, das empresas exploradoras de carreiras automóveis, considerar-se-á o País dividido em zonas adequadas, em cada uma das quais o Governo limitará o número de empresas concessionárias dessas carreiras tanto para o transporte de passageiros como de mercadorias.

Essa limitação terá em conta as características e necessidades da região e a ponderada conveniência de uma competição regrada, não se constituindo qualquer privilégio ou exclusivo a favor de cada

uma das empresas, mas apenas o do seu conjunto na zona.

Poderá o Governo determinar por sua iniciativa, ou autorizar por acôrdo entre concessionários de zonas contíguas, o estabelecimento de carreiras inter-regionais que excedam o limite geográfico de cada zona, numa interpenetração recíproca, que poderá, inclusivamente, abranger mais de duas zonas se o interesse público o tornar justificado.

§ 1.º Cada uma das empresas acima referidas será constituída com o capital que o Governo reputar suficiente para a sua regular exploração.

§ 2.º Na subscrição do capital assim fixado terão preferência as empresas que actualmente explorem carreiras de automóveis dentro da respectiva zona, na proporção da importância dessas carreiras, devendo o pagamento do capital ser feito pela entrega do material e instalações de exploração que possuírem, depois de avaliados por acôrdo entre os subscritores ou, na falta de acôrdo, por decisão do Governo. A parte da quantia subscrita que exceder o valor material entregue será paga em dinheiro.

§ 3.º Se o capital não fôr tomado integralmente nos termos do parágrafo anterior, poderá a parte disponível ser subscrita pelas empresas ferroviárias interessadas na respectiva zona ou pela que vier a resultar da fusão determinada pela Base I; ou ainda, se houver sobra, pelo aumento facultativo da participação atribuída a cada subscritor, nos termos do parágrafo anterior.

§ 4.º Se as subscrições previstas nos parágrafos anteriores ainda não absorverem integralmente o capital, pode a parte que faltar ser subscrita por emissão pública.

Entre as empresas exploradoras dos transportes por via férrea e por estrada deverão celebrar-se acordos para a repartição do tráfego

§ 5.º Se os interessados em cada zona referidos no § 2.º não tomarem a iniciativa de constituir os respectivos agrupamentos, o Governo determinará e promoverá gradualmente essa constituição.

Entretanto não serão concedidas novas carreiras nem renovadas as existentes, devendo, porém, autorizar-se a estas prorrogações por prazo que fôr julgado bastante para a constituição das novas empresas.

BASE V— Dentro de cada zona de transportes automóveis a iniciativa do estabelecimento das diferentes carreiras, ou o seu eventual cancelamento, pertencerá á empresa ou ás empresas concessionárias dessa zona, mas carece sempre de aprovação do Governo, que poderá á todo o tempo impôr a efectivação de carreiras de interesse público que elas não tomem a iniciativa de propor ou o prolongamento das propostas.

BASE VI— Entre as empresas exploradoras dos transportes por via férrea e por estrada inte-

ressadas em cada zona deverão celebrar-se acordos para a repartição do tráfego entre um sistema e outro e para a consequente definição das carreiras interferentes, de forma a servir-se convenientemente o interesse público e em harmonia com as aptidões de cada um desses sistemas.

Esses acordos carecem de aprovação pelo Governo.

§ 1.º Se os acordos referidos não puderem estabelecer-se voluntariamente ou não merecerem a aprovação superior, a divisão do tráfego na respectiva zona será definida pelo Governo, ouvido o Conselho a que se refere a Base X.

§ 2.º Além dos acordos de divisão de tráfego serão celebrados contratos entre as empresas interessadas de serviço combinado que assegurem devidamente a ligação dos dois sistemas de transportes.

§ 3.º A empresa ferroviária poderá subsidiar as concessionárias da respectiva zona para o estabelecimento de novas carreiras, ou ainda para a manutenção das existentes cujo cancelamento venha a ser autorizado, mas cuja circulação convenha, por razões especiais, á referida empresa ferroviária.

Todos os transportes colectivos em automóveis serão considerados como serviço público, carecendo de prévia aprovação

BASE VII— Todos os transportes colectivos em automóveis serão considerados como serviço público, carecendo de prévia autorização do Governo.

BASE VIII— Também serão devidamente regulamentados os transportes em regime de aluguer, e bem assim os transportes particulares, com excepção dos efectuados em carros ligeiros de passageiros.

Os de aluguer para mercadorias só serão, em regra, autorizados dentro de um raio de acção de 50 quilómetros em volta da localidade da respectiva sede.

BASE IX— Logo que a efectivação, embora parcial, das disposições desta lei o vier a indicar oportuno, o Governo promoverá que a fiscalização de todos os transportes por via férrea e por estrada seja unificada, ficando sob a superintendência da Direcção Geral dos Transportes Terrestres, criada em substituição das actuais Direcções Gerais de Caminhos de Ferro e dos Serviços de Viação.

BASE X— Junto da Direcção Geral dos Transportes Terrestres ou, transitóriamente, das Direcções Gerais de Caminhos de Ferro e dos Serviços de Viação, funcionará o Conselho Superior dos Transportes Terrestres, ao qual competirá a acção superior de coordenação desses transportes, além das outras atribuições que lhe forem fixadas pelo Governo.

O Conselho terá como presidente nato o Ministro das Obras Públicas e Comunicações e como presidente efectivo, por sua delegação, um engenheiro inspector superior de obras públicas.

O Conselho Superior de Transportes Terrestres procederá à revisão do plano geral da rede ferroviária do Continente

Além dos presidentes, constituirão o Conselho:

a) Um vice-presidente, que será o director geral dos transportes terrestres ou, transitóriamente, dois vice-presidentes, que serão os directores gerais de Caminhos de Ferro e dos Serviços de Viação;

b) Dois vogais de livre escolha do Ministro das Obras Públicas e Comunicações;

c) Um delegado do Ministério da Guerra e outro do Ministério da Economia;

d) Um representante das empresas ferroviárias ou da que vier a resultar da fusão a que se refere a Base I;

e) Um representante das empresas concessionárias de transportes automóveis;

f) Três representantes das actividades agrícolas, industriais e comerciais.

§ 1.º O Conselho terá uma comissão executiva, constituída pelo presidente efectivo e pelos vogais indicados nas alíneas d) e e), á qual competirá despachar os assuntos correntes que o Conselho lhe fixar e informar aqueles cuja apreciação exceder a sua competência. A comissão executiva submeterá também á decisão do Conselho os assuntos correntes que não puder despachar por unanimidade.

§ 2.º O Conselho Superior dos Transportes Terrestres procederá á revisão do plano geral da rede ferroviária do continente, aprovado pelo decreto n.º 18.190, de 10 de Abril de 1930, tendo em vista, para essa revisão, a evolução das circunstâncias que influem na escolha do sistema mais conveniente de transportes terrestres.

§ 3.º Ao Conselho Superior dos Transportes Terrestres caberá em especial, pronunciar-se sobre a fixação das zonas a que se refere a Base IV sobre as respectivas concessões, carreiras e acordos de repartição do tráfego e sobre as tarifas dos dois sistemas de transportes.

§ 4.º O Conselho Superior dos Transportes Terrestres substituirá os actuais Conselhos Superiores de Caminhos de Ferro e de Viação.

BASE XI— O Governo remodelará a legislação em vigor sobre a concessão, exploração e policia dos caminhos de ferro, no sentido do seu ajustamento ás novas condições técnicas e económicas da respectiva exploração.

Poderão autorizar-se regimes especiais de exploração económica nas linhas férreas secundárias cujo rendimento não compense as despesas normais

BASE XII — O Governo poderá autorizar regimes especiais de exploração económica nas linhas férreas secundárias cujo rendimento não compense as despesas de uma exploração normal. Se, mesmo em exploração económica, não deixarem de ser deficitárias, poderá ser autorizada a cessação temporária ou definitiva da exploração ferroviária nessas linhas, ficando a respectiva empresa concessionária com o direito de, durante o prazo restante da concessão, explorar carreiras automóveis no mesmo percurso ou trespassar essa exploração, tudo condicionado, porém, à satisfação das necessidades públicas e às exigências do desenvolvimento da zona servida.

BASE XIII — O Governo promoverá o aperfeiçoamento técnico e comercial das explorações ferroviárias, para o que poderá atenuar na medida conveniente os respectivos encargos e facilitar-lhes a obtenção dos capitais necessários para a realização em breve prazo de um adequado plano de melhoramentos materiais e de reforma de serviços.

BASE XIV — O Governo remodelará e completará a legislação em vigor para os transportes automóveis, devendo especialmente incluir normas sobre o seguinte:

a) Determinação das cláusulas das concessões a fazer nos termos da Base IV, cujo prazo não poderá ser superior a vinte anos e cujo antecipado resgate será possível;

b) Aplicação dos princípios da obrigatoriedade do transporte e da igualdade de tratamento, da exigência e observância de tarifas superiormente aprovadas, do estabelecimento de horários para todas as carreiras, da adopção dos documentos de transporte dispensáveis para a fiscalização e estatística e de outras regras constantes do título X do Código Comercial que sejam adaptáveis aos transportes em automóveis para benefício ou garantia do publico.

c) Sujeição à aprovação prévia pelo Governo dos tipos e características dos veículos a empregar das dimensões, lotação, carga e velocidade máximas a consentir-lhes e das demais condições necessárias para conforto e segurança dos passageiros e para a disciplina do trânsito na via pública;

d) Estabelecimento de um seguro obrigatório para as empresas concessionárias, de forma a cobrir os riscos da sua responsabilidade civil;

e) Obrigação de efectuar os transportes postais e de conceder aos serviços públicos as facilidades que forem julgadas compatíveis com a natureza da exploração.

f) Sujeição às regras gerais de horários e condições de prestação de trabalho e às de remuneração do pessoal que forem superiormente estabelecidas com o devido condicionamento de idade e aptidões dos condutores de veículos.

A todos os transportes automóveis colectivos ou de aluguer será aplicado um sistema tributário, escalonado

BASE XV — A todos os transportes automóveis colectivos ou de aluguer será aplicado um sistema tributário, escalonado, que conduza ao equilíbrio económico em que deve assentar a coordenação dos transportes terrestres e que, consequentemente, deverá ser em maior ou menor grau:

a) Menos oneroso para os transportes de carreira do que para os de aluguer;

b) Menos oneroso para as carreiras afluentes e independentes do caminho de ferro do que para as concorrentes que excepcionalmente sejam autorizadas para o serviço de passageiros;

c) Especialmente reduzido para as carreiras a que se refere o § 3.º da Base VI, assim como para os transportes rurais a pequena distância.

§ único. Será estabelecido um imposto de compensação, em certa medida, sobre os transportes automóveis cujos veículos utilizem combustível de procedência estrangeira não sujeito aos mesmos impostos que oneram a gasolina.

BASE XVI — Em compensação de melhoramentos a introduzir no sistema de transportes por estrada que não devam competir às empresas concessionárias, estas cobrarão do público por conta do Estado, uma quantia correspondente à que daquêlê é cobrada como imposto ferroviário pelas empresas exploradoras dos caminhos de ferro.

BASE XVII — O Governo promoverá o aperfeiçoamento do serviço de fiscalização da viação e transito que fôr indispensável para garantia do cumprimento e execução das disposições legais ou regulamentares derivadas da presente lei.

Caminhos de Ferro Coloniais

Precedendo concurso, foi nomeado chefe do serviço de via e obras da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique o engenheiro sr. João Tilope, antigo chefe de brigada da divisão de estudos e construção dos mesmos serviços.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 15,30 e 21,30 — «Pelo vale das sombras».
COLISEU — À 20,45 — «Companhia de Circo».
OLIMPIA — Das 14 às 24 — «Aterragem forçada».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Linhas Portuguezas

Apeadeiro de Mem-Martins

Encontra-se concluído o novo edificio do apeadeiro Algueirão-Mem Martins, que foi entregue à direcção da exploração da C. P.

Este importante melhoramento, que muito veio beneficiar aquelas populosas terras da linha de Sintra, será inaugurado muito brevemente, e a sua inauguração coincidirá com a abertura ao público do novo apeadeiro Rio de Mouro-Rinchôa.

Estação de Beja

A C. P., com o fim de facilitar e abreviar as operações de tráfego de Beja, vai ampliar a estação ferroviária daquela cidade.

No «Diário do Governo» foi publicada uma decisão do Ministério das Obras Públicas e Comunicações concordando com o parecer do Conselho Superior das Obras Públicas em que se estabelece o projecto da C. P. para a sua respectiva ampliação.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Março de 1895)

Linhas Portuguezas

Interrupção na Beira Baixa. — Desde hoje até novo aviso são supprimidos os comboios correios da noite, entre Abrantes e Castelo Branco, e pelos mixtos do dia, que continuam circulando em toda a linha. O serviço é feito com transbordo, só se aceitando por isso expedições de grande velocidade em que haja volumes de peso não superior a 50 kilogramas e as mercadorias de pequena velocidade, com reserva pelos prazos de transporte.

De Queluz-Bellas, Mafra a Ericeira. — Já está approvada a concessão para esta nova linha ferrea e trata-se agora de obter dois pedidos do governo que são a carta chorografica da região, que tiver de ser atravessada pela nova linha, e a planta geral das estradas em que se pretende assentar a linha. Obtidas estas duas cousas, haverá uma reunião para se tratar da orgnisação da companhia.

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

- O GLYCOL amacia a pele.
- O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.
- O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.
- O GLYCOL evita o cieiço.
- O GLYCOL dá a tódas as peles o raro encanto da mocidade.

G
b
Y
C
O
b

- O GLYCOL cura o «crescido» do Sol e o «queimado» da Praia.
- O GLYCOL cura tódas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

RUA DO GUARDA MÓR, 20, 3.º E, (a Santos) LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 4550 em selos do correio, nome e morada

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

SÉDE EM LISBOA
LARGO DO QUINTELA, 3
COMITÉ DE LONDRES:
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros
1.347. Distância do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilómetros 1.800



Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de Flores. Também na escolha da casa para a execução dos seus trabalhos V. Ex.ª dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L. DA
PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS
FIXE BEM
trabalhos de
FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA
BERTRAND (IRMÃOS), L. DA
Trav. de Cadornas do Rio, 27-LISBOA-Telef. P.B.X. 21186 - 21227

T. S. F.

Aparelhos das primeiras marcas de categoria, novos e usados, a pronto e com grandes facilidades de pagamento
REPARAÇÕES ECONÓMICAS E GARANTIDAS

J. ALEXANDRE

R. Rafael de Andrade, 18, 1.º

LISBOA

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 26519

Dr. Armando Narciso—Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
Dr. Bernardo Vilar—Cirurgia geral e operações—às 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Correia de Figueiredo—Pele e sífilis—às 6 horas
Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 3 horas
Dr. Mário de Mattos—Doenças dos olhos—às 2 horas
Dr. Mendes Bello—Estômago, fígado e intestinos—às 4 horas
Dr. Barros Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 3 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 3 horas
Dr. Silva Nunes—Doenças das crianças—às 5,30 horas
Dr. Armando Lima—Bóca e dentes, prótese—às 2 horas
Dr. Azeu Saldanha—Ruio X—às 4 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.ª

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA
DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL
TELEFONE PRAIA 4

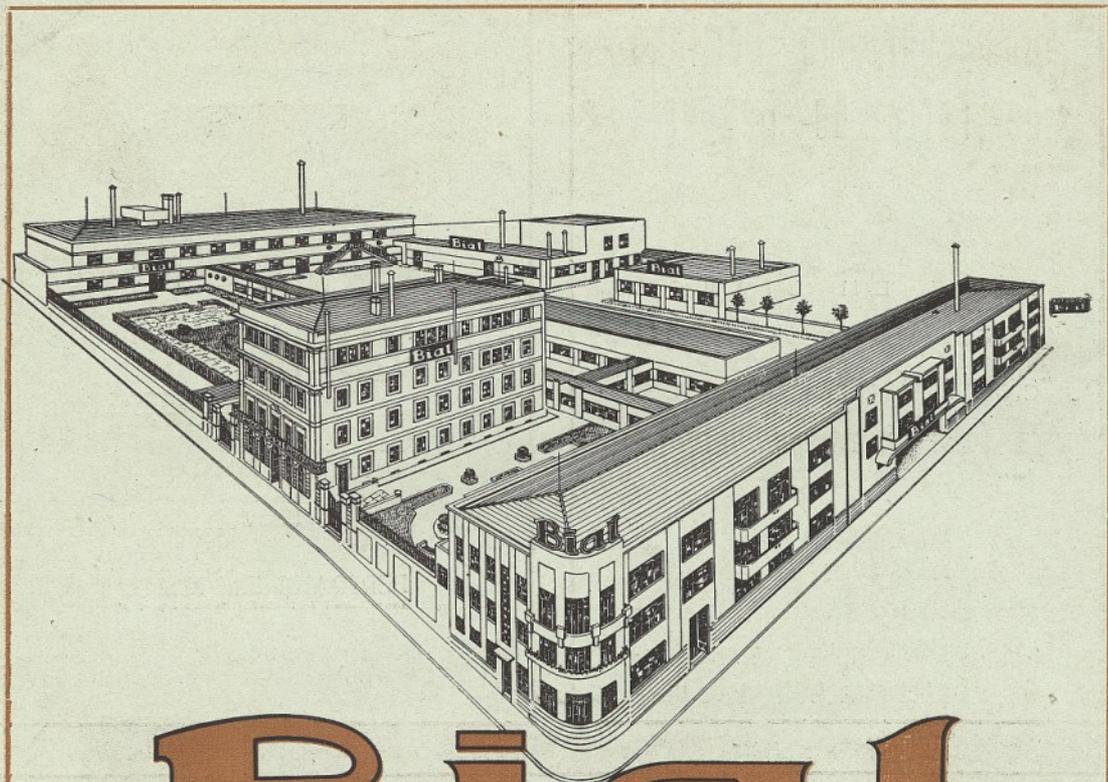
Escritórios—L. DO STEPHENS, 4-5—LISBOA
Telegramas: SNADEK—LISBOA Telefone: 21868



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevidéo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruña, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 46001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.



Bial

É NESTES LABORATÓRIOS
QUE SE PREPARA O

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE