



12



ILBERINO
SANTOS

Gazeta dos Caminhos de Ferro

N.º 1529

Ano 64.º = 1 Setembro 1951

COMPANHIA DE SEGUROS
«BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808

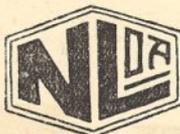


SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessuais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º
 Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

NOGUEIRA, Limitada



LISBOA:

R. dos Douradores, 107-1.º
 Telef. PBX 21381-82

PORTO:

Rua do Almada, 134-136
 Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

S. A. DES FORGES-USINES & FONDERIES DE HAINE ST. PIERRE - Haine-Saint-Pierre (Bélgica). Todo o material ferroviário, Vagões, Locomotivas, etc.

USINOR - Valenciennes (Nord), França. Aros de aço para rodas de vagões e locomotivas - Eixos de rodas.

S. A. METALLURGIQUE DE PRAYON - Trooz, Bélgica. Zinco laminado em chapas, Placas de zinco para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE - Paris. Alumínio, cobre e latão em chapas, barras, tubos, arame, cabo, etc. - Especialistas no fabrico de cabo e arame de cobre electrolítico para linhas de distribuição de energia eléctrica.

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS - Montrouge (Seine), França. Contadores (água, gás e electricidade) e Aparelhos de medida para usos industriais e laboratório.

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI - Charleroi, Bélgica. Dinamos, Alternadores, Transformadores, Aparelhagem eléctrica para todas as tensões e potências.

S. A. ESCHER WYSS - Zurique. Turbinas hidráulicas e de vapor, Caldeiras. Toda a mecânica de precisão.

DAVUM EXPORTATION - Paris. Ferro redondo para cimento armado, Vigas I e Ferros U, Ferro de fundição, Arcos de ferro, Aços especiais para todos os fins.

COMPTOIR FRANCO BELGE D'EXPORTATION DE TUBES D'ACIER - Paris. Tubos de ferro para água, gás e vapor. Tubos de aço para caldeiras e sondagens.



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Condecorada em 1947 com o Grau de Comendador da Ordem de Instrução Pública

INTERNATO E EXTERNATO
 (SEXO MASCULINO)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

Liceal, Comercial, Ciclo Preparatório e Instrução Primária com Aulas Infantis

LARGO DO CONDE BARÃO, 47 - LISBOA
 (PALÁCIO CONDES DE PINHEL)

TELEFONE: 62430

Sociedade Abastecedora
de Madeiras, L.^{da}

Recomendada pelos Caminhos de Ferro

SÓCIO GERENTE
 EMÍDIO DA COSTA PINHEIRO

RUA DA BENEFICENCIA, 209
 LISBOA Telef. 72671

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à inglesa e tacos para parquet

Serração e Carpintaria
 Lenhas - Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATERIAIS PARA CONSTRUÇÃO

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1529



1 — SETEMBRO — 1951



ANO LXIV

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

REVISTA QUINZENAL

Coronel Lopes Galvão

Com o falecimento do sr. coronel Lopes Galvão perde a Gazeta dos Caminhos de Ferro um grande amigo e um dos seus mais ilustres colaboradores. Colonianista sabedor e experimentado, não apenas como funcionário mas, também, como combatente, durante a Grande Guerra de 1914-1918, o coronel de engenharia Lopes Galvão que, por méritos próprios, ascendera também à categoria de secretário perpétuo da Sociedade de Geografia de Lisboa, onde prestou relevantes serviços, era uma alta competência em assuntos ferroviários das nossas províncias ultramarinas de África. Bem documentado e, além disso, tendo a paixão dos problemas referentes, sobretudo, aos caminhos de ferro de Moçambique, os estudos que publicou na Gazeta podem considerar-se notáveis. De facto o são.

Fazendo parte do Conselho Directivo desta revista, o coronel Lopes Galvão deixa uma vaga, que jamais poderá ser preenchida. Substituem-se, facilmente, os grandes valores de qualquer sector da vida nacional, mas o lugar que um bom e sincero amigo ocupou um dia no nosso coração, esse é que nunca mais poderá vir a ser ocupado por outrem.

A morte, que é implacável, imobilizando-lhe a pena, não permitirá, é certo, que o seu nome continue a figurar como colaborador e membro do Conselho Directivo da Gazeta dos Caminhos de Ferro, mas não conseguirá apagar da nossa gratidão e do nosso affecto a saudade com que hoje lamentamos o desaparecimento de um amigo generoso e ilustre.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng. CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTES
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS

S U M A R I O

Coronel Lopes Galvão	254
Caminhos de Ferro de Angola.	255
Espanhóis ao serviço dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR	260
Crónicas de Viagem: De Lisboa a Roma, por CARLOS D'ORNELLAS	263
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário In- ternacional	265
Há 50 anos.	267
Parte Oficial	267
Recortes sem comentários.	268
História do Automóvel.	270
Espectáculos.	270
O Problema dos Caminhos de Ferro, por CHAR- LES BOYER	271



LOBITO — Estação dos Caminhos de Ferro de Benguela

Caminhos de Ferro de Angola

O SEU VALOR ECONÓMICO NUM GRANDE MUNDO EM FORMAÇÃO

O caminho de ferro desempenha na Africa portuguesa um papel importantíssimo, como fator da sua economia. O Relatório do Banco de Angola, referente ao exercício de 1950, e que, como os anteriores, constitui um elemento precioso para o estudo das enormes possibilidades da nossa grande província ultramarina, dedica algumas páginas de muito interesse ao problema dos transportes, que é, tem sido e continuará a ser um dos traços dominantes e peculiares da economia da «Africa Negra».

Se as estradas, para os transportes rodoviários, representam um melhoramento de indiscutível importância, que nunca será de mais enaltecer, o caminho de ferro por sua banda nunca deixará de ocupar, na eco-

nomia angolana, a posição preponderante que conquistou. E essa economia impõe o assentamento de novas linhas e o prolongamento das ora existentes, não só para que se intensifique a circulação das mercadorias mas, também, para que se consiga um sensível abaixamento do custo dos transportes.

Em favor dos transportes ferroviários — informa e esclarece o Relatório do Banco de Angola — «há que referir a dificuldade e, por vezes, impossibilidade do tráfego rodoviário — ainda que valioso à economia — na quadra das chuvas. Nesta — como se disse no relatório do exercício de 1948 — não raro as estradas se tornam intransitáveis, ocasionando forçadas paragens, demoras, transtornos por perda de praças e embar-

ques e, algumas vezes, prejuízos pela própria acção do tempo sobre a carga.»

Angola está em vésperas de grandes melhoramentos.

As linhas novas, ramais e prolongamentos previstos no plano geral preconizado pelo Governador-Geral da província de Angola, Sr. Capitão Silva Carvalho, são os seguintes:

a) Uma linha que, partindo de Luanda para o Caxito, siga pelo vale do Ucuva ou do Dande e, obliquando depois para o Norte, em direcção à fronteira, possa entroncar, próximo de Maquela de Zombo ou de São Salvador, com o caminho de ferro belga de Matadá a Leopoldville. Com a construção dessa linha irá fomentar-se o comércio das regiões dos Dembos, Encoge, Uige e Congo portugueses, cujas culturas, além das oleaginosas e do café, se veriam compensadas na sua exploração com o barateamento do frete do seu escoamento para o litoral.

b) Prolongamento do caminho de ferro de Malange, passando pelas regiões do Bondo e Bângala e de Camaxilo até à fronteira do Congo Belga.

c) Prolongamento do caminho de ferro de Moçâmedes para Leste, atravessando as regiões do Alto Cunene, das Ganguelas, de Menongue, de Cuito Canavale e do Cuando até à fronteira com a Rodésia do Norte; e para o Sul, onde já atingiu a Tchibemba, ao longo do vale do Caculuvar até ao rio Cunene, em local onde haverá que estabelecer um porto fluvial, para transbordo dos produtos que desde o Mulondo podem aproveitar a maior extensão navegável deste rio. Este ramal do Sul poderá, quando tal se justifique ou pretenda, seguir na direcção julgada mais conveniente, até à fronteira com o Sudoeste Africano.

A quilometragem da rede ferroviária de Angola era a seguinte, em 1950:

Caminho de Ferro de Amboim	123
» » » » Benguela	1.348
» » » » Luanda	648
» » » » Moçâmedes . .	300

O Caminho de Ferro do Amboim é a linha que, partindo do Porto Amboim, após o percurso de 123 quilómetros, atinge a Gabela, que de Amboim é o principal centro da actividade comercial e agrícola. O seu prolongamento até à Cela — 60 quilómetros — e o melhor apetrechamento de material contribuirá decisivamente — lê-se no Relatório — para o desenvolvimento e progresso das povoações do interior do Cuanza — Sul, zona angolana compreendida entre as principais vias férreas da Província: o caminho de ferro de Luanda e Benguela.

O material circulante e de tracção desta linha compõe-se de: 7 locomotivas, 2 automóveis de linha, 3 carruagens-salão e 43 vagões.

Nos últimos três anos, registou o seguinte movimento:

	1948	1949	1950
Passageiros	6.335	6.606	5.413
Carga (ton.)	16.593	17.894	12.755

Devemos esclarecer que os números de 1950 dizem respeito aos três primeiros trimestres do ano.

A linha importante de Angola é o caminho de ferro de Benguela, não só pela sua extensão — 1.348 quilómetros de linha útil, do Lobito ao Luan, na fronteira do Congo Belga, onde liga com os caminhos de ferro da Africa Central — mas também pela sua capacidade de tráfego que, uma vez ao serviço o material já adquirido — 250 vagões, 12 locomotivas *Garrat* e 6 do tipo *Montanha*, do qual já foi recebido, no decurso deste exercício, 75 vagões tipo «L» e 100 do tipo «J» — atingirá a capacidade de 2 milhões de carga. O restante material deverá chegar por todo o ano de 1951.

O Caminho de Ferro de Luanda, pela bem estudada dispersão de linhas e ramais que servem regiões de grande valor da produção destina-se a ocupar na economia de Angola a mais saliente posição.

Esta linha faz a ligação do porto de

Luanda com os centros populacionais e comerciais, como sejam Catete, Donde, Vila Salazar, Lucala, e Malange, e os de grande produção, como Cazengo, Camabatela, Uige, Damba e Maquela do Zombo.

As planeadas ligações com o Congo Belga conferem-lhe excepcional categoria nos transportes africanos, por poderem proporcionar mais rápido acesso ao mar ao comércio e às povoações fronteiriças daquela colónia.

O seu equipamento é constituído pelas seguintes unidades: 55 locomotivas, 3 automotoras, 4 automóveis de linha, 42 carruagens-salão, 394 vagões e furgões.

O transporte de passageiros foi beneficiado em comodidade e velocidade pelas 3 automotoras que, em 1950, foram adquiridas com cotações proporcionadas pelo Fundo do Fomento de Angola.

O Caminho de Ferro de Moçâmedes, que foi prolongado com a linha Chibia-Gambos, ficando, assim, com 370 quilómetros de extensão, (Moçâmedes-Sá da Bandeira (248); Sá da Bandeira-Chibia (52); Chibia-Gambos (7)), possui o seguinte material circulante e de tracção: 12 locomotivas, 5 automotoras, 23 carruagens, 92 vagões, 1 locomotiva

de manobra. Este material, embora suficiente para as necessidades actuais do tráfego, pode considerar-se, em grande parte, antiquado, devendo verificar-se o seu renascimento quando as exigências de futuro o determinarem.

O movimento do último triénio dá-nos a medida da sua crescente importância:

	1948	1949	1950
Passageiros....	22.357	23.698	34.024
Carga (ton.)....	38.608	58.633	51.624

A camionagem de carga e as carreiras para condução de passageiros colaboram com o caminho de ferro, estabelecendo ligação entre muitos centros urbanos e destes com a rede ferroviária e portos.

Angola, terra promissora, grande mundo em formação, tem nos caminhos de ferro um dos grandes factores do seu crescente progresso.

O Relatório do Banco de Angola, que lemos com justificado interesse, coloca-nos na presença das enormes possibilidades desta nossa província ultramarina.



OS NOSSOS MORTOS

Coronel Lopes Galvão

NA sua residência, Rua Maria da Fonte, 27, faleceu no dia 23 de Agosto o sr. coronel Alexandre Lopes Galvão, engenheiro militar, civil e de minas, e também formado em filosofia pela Universidade de Coimbra. Natural de Orca, onde nasceu em 1874, passou, desde muito novo, grande parte da sua vida no Ultramar. Em Angola e Moçambique prestou serviço como inspector das Obras Públicas, administrador geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos, tendo servido também no Conselho Superior de Obras Públicas. Distinguiu-se também como ferroviário, tendo dirigido em 1905, nessa qualidade, a construção dos Caminhos de Ferro da Suazilândia e de Lourenço Marques. Inteligente e activo, a capital de Moçambique deve-lhe parte importante do seu progresso. Com efeito, depois de ter procedido às obras de reconstrução do porto daquela cidade e da construção de uma doca seca, construiu a praia e o Hotel da Polana, que concorreram para o desenvolvimento da indústria turística daquela nossa província sul-africana. Lourenço Marques ficou-lhe a dever ainda outros melhoramentos importantes, que serviram de base ao seu rápido e espantoso progresso, tais como a construção, em 1911, do primeiro bairro económico; a criação do Grémio Náutico; a restauração do belo jardim público, que constitui uma das grandes atracções da cidade e ainda a construção do colector da Avenida Aguiar, que pôs termo às inundações periódicas da Avenida D. Carlos.

Com estas últimas obras, o coronel Lopes Galvão ligou brilhantemente o seu nome ao Município de Lourenço Marques que, por certo, não deixará de prestar homenagem sentida e justa à sua memória.

A sua passagem por Angola ficou também assinalada com algumas obras de vulto, que concorreram para o desenvolvimento dessa parcela do Império. Foi sob a direcção do coronel Lopes Galvão que se construíram o cais de cabotagem de Luanda e o caminho de ferro marginal; que se ligou, em 1915, aquela cidade à ilha fronteiriça, o que permitiu a valorização dessa mesma ilha como praia de banhos e estância de recreio. Nesse mesmo ano iniciou o coro-

nel Lopes Galvão o estudo da rede de estradas de toda a província e elaborou os ante-projectos dos portos de Moçamedes e de Luanda; remodelou os caminhos de ferro e portos, criando uma dimensão única, organizou o respectivo conselho de administração, estudando também a cremalheira que havia de ligar a base da serra da Chela ao Lubango.



Coronel LOPES GALVÃO

A folha de serviços do ilustre extinto é extensa. Vêmo-lo ainda como presidente da Junta mista, destinada a regular as divergências sobre a convenção de 1909 entre o Transval e Moçambique; como presidente de numerosas comissões de estudos, como, por exemplo, as do porto de Lisboa, da ponte sobre o Tejo, das passagens de nível dos caminhos de ferro, dos mercados e matadouros das cidades e vilas do País. Foi presidente também da Comissão dos Portos de Pesca, do tribunal permanente de arbitragem dos Caminhos de Ferro, da comissão encarregada de resolver o problema do abastecimento de água a Lisboa.

Foi ainda o autor das leis dos aproveitamentos Hidráulicos, publicados em 1926 e dos Portos e Regulamentos das Juntas Antónomas dos Portos.

Como militar, comandou, na Grande Guerra, a Engenharia da Expedição do general Sousa Rosa, ao Niassa, o Batalhão de Telegrafistas em 1919, o Regimento de Telegrafistas, em 1930; tendo sido ainda subinspector do Serviço Militar dos Caminhos de Ferro, de 1920 a 1926; 2.º comandante da Escola Prática de Engenharia, de 1925 a 1926 e presidente do 2.º Tribunal de Guerra.

O coronel Lopes Galvão era comendador da Ordem do Mérito Civil de Espanha, sócio do Instituto de Coimbra, do Instituto Colonial e das Reais Sociedades de Geografia de Madrid e da Suécia.

Na Sociedade de Geografia de Lisboa prestou inúmeros e valiosos serviços, primeiro como vice-presidente, depois como secretário perpétuo.

Soube criar em sua volta um vasto círculo de amizades, de admirações e de respeito. Com a sua morte desapareceu Alguém.

Os seus restos mortais, que tinham sido trasladados, no dia seguinte ao do seu falecimento, da casa

da sua residência para a igreja dos Anjos, onde se rezou missa de corpo presente, foram conduzidos depois para a Sala Portugal da Sociedade de Geografia, como derradeira homenagem ao seu ilustre secretário. A urna, coberta com a bandeira daquela instituição, foi velada por centenas de pessoas, tendo-se organizado os seguintes turnos:

— Às 11 horas — Pessoal da Sociedade de Geografia de Lisboa; Às 12 horas — Officiais do Exército; Às 13 horas — Pessoal da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*; Às 14 horas — Sócios da Sociedade de Geografia de Lisboa; Às 15 horas — Direcção da Sociedade de Geografia de Lisboa.

À hora do funeral compareceram na Sociedade de Geografia as seguintes individualidades:

Ministro do Ultramar, sr. comandante Sarmento Rodrigues; General Raúl Esteves e Engenheiro Raúl da Costa Couvreur, que representaram o Conselho Directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*; Generais: Ferreira Martins, Couceiro de Albuquerque, Santos Calado, Teixeira Botelho; Comodoro Nuno de Brion, Conde de Bomfim, Comandante Bettencourt Furtado; Brigadeiros Carvalho Teixeira e Cunha Lamas, Almirante Gago Coutinho, Oliveira Pinto e Sousa e Faro, Conde do Funchal, Dr. Fernando Emídio da Silva, Visconde de Lagôa, Professor Oliveira Martins, Coronéis: Pires Monteiro, Cardoso dos Santos, Luciano Granate, Santos Pedroso, Silva Patacho, Escudeiro, Chichorro da Costa, Faria Blanch, Maia Mendes, Bruno do Carmo; Tenente-coronel Júlio Pereira e Luís Vieira Fernandes; Capitão Pereira de Melo, Guilherme Oom, Carlos Afonso Santos, Marques da Silva; Tenente Augusto Vieira; Majores: Ma-

teus Moreno, Hugo Castelo Branco, Cunha Ribeiro, Mateus Cabral, Risques Pereira; Engenheiros: Carlos Manitto Torres, Cândido Duarte Craveiro Lopes, Ferreira da Silva, Alves Leite, Leo Muginstein, Zuzarte de Mendonça, Sousa Torres, Carvalho e Vasconcelos, Vassalo e Silva, João Carlos Alves, Azevedo Terenas, Carlos Biscaia, Duarte Abecassis, Viriato Canas, Palma Carlos, J. Eduardo dos Santos, Noronha Campos, Martins de Lemos, Pereira Montês, The-mudo; Drs. Joaquim Fialho, Rodrigo Afonso, António Luís Gomes, Eduardo Neves, Costa Lobo, Jaime Lopes Dias, Ascensão Contreras, Francisco Veloso, Ferreira d'Almeida, Afonso Malheiro, Fialho Pinto, Francisco da Fonseca, Rita Martins, José Cardoso, Damas Mora, Tavares da Silva, Rodrigo Afonso, Azevedo Neves, Dr. Alberto Xavier, Cunha e Costa, Bernardino Gracias, Dr. Mendes Correia, Carlos Bivár, Professor Solippa Norte, Comandante Moura Vaz, Arquitecto Formozinho Sanches, Professor Henrique de Vilhena, Comandante Laroche Semedo, Professor Afonso Carlos Moutinho e Jorge Victor Cordon.

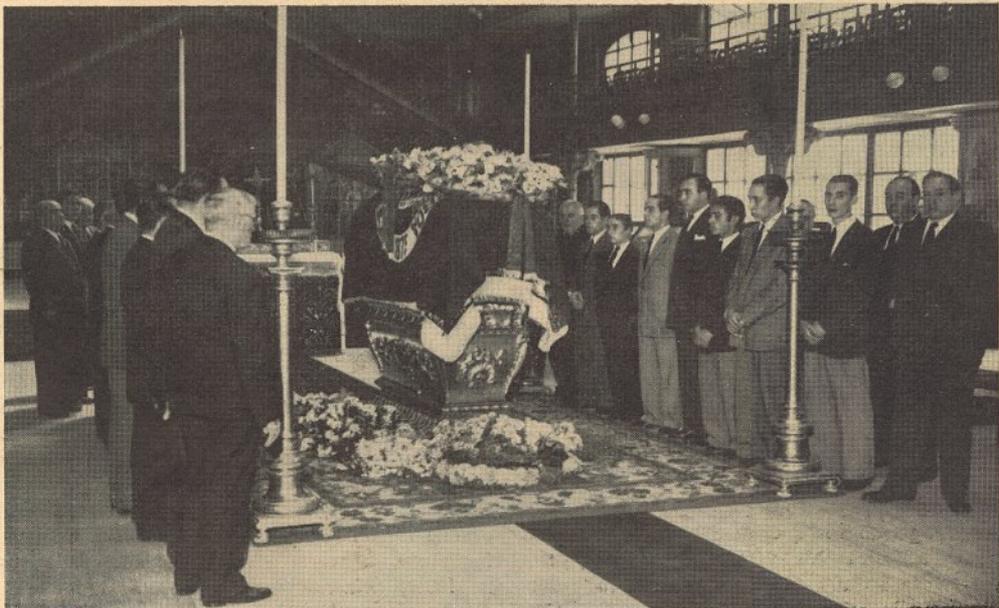
A Sociedade de Geografia fez-se representar largamente pelos membros da sua Direcção e numerosos sócios.

O sr. Professor Moreira Júnior, ilustre Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa, proferiu junto do jazigo as seguintes palavras:

«Poucas palavras direi: algumas, porém, considero dever indeclinável proferir.

Acompanhámos até à sepultura, fundamente angustiados, um português deveras ilustre — o coronel Lopes Galvão — secretário perpétuo da Sociedade de

(Continua na pág.ª 282)



Neste turno estão representadas todas as secções da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»



Uma estação acabada de construir

Espanhóis ao serviço dos Caminhos de Ferro Portugueses

P. 1.º DR. MANUEL BÚSQUETS DE AGUILAR

COMO é sabido (1), a primeira empresa ferroviária que se constituiu em Portugal, foi a Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro Portugueses, que iniciou a construção da primeira via férrea, de Lisboa ao Carregado, inaugurada em 28 de Outubro de 1856 por El Rei D. Pedro V. Dada a má situação da Companhia, da qual creio que os únicos vestígios actuais são as suas iniciais na entrada do túnel de Xabregas, o Estado tomou conta da linha em 1857, e, tendo falhado o contrato com Sir Morton Peto, realizava a 30 de Julho de 1859 um acordo provisório com D. José de Salamanca, surgindo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, hoje Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Foi D. José de Salamanca uma figura pouco vulgar de conquistador de riqueza e grande senhor na expressão feliz do seu ilustre biógrafo, Conde de Romanones (?), e que está bastante esquecida em Portugal, apesar das suas notáveis actividades, cujos benefícios ainda hoje se sentem. Não me proponho tratar neste artigo do Marquês de Salamanca, mas sim de um dos seus mais distintos colaboradores, pelo que reservo para outra ocasião estudar o fundador da Companhia Portuguesa.

D. José de Salamanca y Mayol é recordado em

Madrid no nome de um dos melhores bairros da capital que mandou construir, voltando a possuir maior actualidade em Outubro de 1948 quando a Espanha festejou o centenário da sua primeira linha férrea produzindo-se até uma fita cinematográfica com o seu nome. Lembraram-se de novo os Espanhóis do Marquês de Salamanca este ano, quando do centenário do caminho de ferro de Madrid a Aranguês, obra sua.

Salamanca era formado em Direito pela Universidade de Granada, entrou na política deputado por Málaga, dedicou-se cedo às especulações bancárias e bolsistas, convertendo a dívida espanhola em Londres, que foi o seu primeiro triunfo. Obtendo importantes concessões, lançou-se na construção de caminhos de ferro, alcançando vastos benefícios e tremendos desastres. Ministro da Fazenda, chegaria a Presidente do Conselho de Ministros, a Marquês de Salamanca, e a um dos homens mais ricos de Espanha durante o século XIX. Foi Salamanca o tipo do vencedor, triunfando na política, alcançando os mais altos cargos públicos e de nobreza, atingindo extraordinária fortuna conquistaria os mais difíceis corações femininos, exerceria a sua actividade em Portugal e na Itália, deixaria recordação indestrutível do seu nome, e morreria pobre.

D. José de Salamanca era por carácter e tempera-

mento, escreveu Miguel Queriol (3), das mais pomposas exigências, não só na sua vida particular mas em tudo em que tivesse ingerência e de que teve por resultado a quase penúria em que acabou os seus dias.

Deve-se acrescentar a esta afirmação de Miguel Queriol, que Salamanca era pobre em relação ao muitíssimo que possuía, e nobremente a Companhia Real conservou como administrador (4) até 1883 data do seu falecimento.

O Marquês de Salamanca fundou a actual Companhia Portuguesa, mudou a bitola da linha de 1^m,44 para 1^m,67, mantendo a circulação dos combóios, construiu a antiga linha de Leste desde a ponte de Asseca a Elvas e a linha do Norte de Entroncamento a Gaia, e teve a visão futura do Entroncamento, cujo início foi uma modesta estação construída num campo de trigo e de oliveiras, actualmente vila sede de concelho, e o mais importante centro ferroviário português, futura cidade, tudo em menos de noventa anos (5).

Salamanca fez-se acompanhar de muito espanhóis; como os administradores D. José Lafuente, D. João Gomez Roldan, D. Alexandre Llorente, D. José de Saragoza, Marquês de la Gandara, D. Tomás Retortillo, D. Manuel Mendoza; como director, D. Eusébio Page e seu adjunto D. Adolfo Ibarreta; como chefe de exploração D. Julião Gomez y Mastre; encarregado das expropriações das linhas do Leste e Norte D. Alexandre Fillol; construtor dos túneis mais importantes da linha do Norte, D. Domingos Busquets y de Casacuberta.

Com Page cometeu Salamanca a injustiça de o demitir sem razão de director, pelo que (6), um dia, Page chicoteou o Marquês de Salamanca em Madrid, à entrada do Parque do Retiro.

Foram estes espanhóis trabalhadores notáveis e honestos que muito contribuíram para o progresso ferroviário nacional, dando-se até o facto de alguns constituírem família em Portugal e deixarem descendentes portugueses com apelidos espanhóis ou catalães. Um desses espanhóis, ilustre pelas suas qualidades de inteligência, honestidade e trabalho foi D. Alexandre (7).

Era D. Alexandre Fillol Heliberto de Costa Torrentó y Domenech descendente duma antiga e fidalga família catalã, nascido em Barcelona a 28 de Março de 1825 e falecido em Lisboa com 66 anos a 17 de

Junho de 1891. Estudou nalguma escola de humanidades os conhecimentos necessários para ingressar no ensino superior, visto o liceu não existirem ainda pelo que devia ser nalgum instituto de religiosos que então detinham o exclusivo da instrução. Matriculou-se apenas com 14 anos na Faculdade de Direito da Universidade de Barcelona, tornando-se amigo de Victor Balaguer, apenas um ano mais velho e possivelmente seu discípulo.

A agitação política era grande em Espanha, liberais e absolutistas combatiam-se ferozmente e as revoluções eram constantes. Balaguer, mais tarde (8)



D. Alexandre Fillol (no centro), Barão de Mendonça e Dr. Correia

um eminente escritor catalão que contribuiu poderosamente para o renascimento literário da Catalunha e seria deputado e ministro, influuiu poderosamente em Fillol, determinando neste o gosto pela literatura, porém as lutas políticas obrigaram Fillol a emigrar para Perpilhão, e, quando uma amnistia lhe permitiu o regresso a Barcelona, os estudos jurídicos já não lhe interessavam, pelo que entrou em relações com um entusiasta de caminhos de ferro, que então se iniciavam em Espanha, e chamava-se D. Pedro de Lara.

D. Pedro de Lara⁽⁹⁾ começou os estudos da linha do Mediterrâneo e planeou uma empresa destinada à construção do caminho de ferro de Madrid a Aranguês, mas não levou avanço os seus planos, passando a concessão a Salamanca. Fillol era um prático de engenharia e com estudos teóricos feitos em Sevilha, onde alcançou na Real Academia de S. Fernando o título de agrimensor, correspondendo actualmente a engenheiro geógrafo, depressa se tornou um técnico notável que chamou a atenção de D. José de Salamanca o qual necessitava de um pessoal dinâmico e o trouxe a Portugal. Foi pois devido ao Marquês de Salamanca ter tomado a concessão do caminho de ferro de Madrid a Aranguês e à competência técnica de Fillol, que este veio exercer funções de engenheiro na construção das linhas do Leste e Norte.

Tomou conta Fillol do serviço das expropriações pela rectidão e honestidade do seu carácter, impedindo qualquer locupletamento ou falta de probidade, e exercendo mais tarde a sua acção na linha da Beira-Baixa, terminando por ocupar o cargo de engenheiro subchefe dos Serviços de Via e Obras da Companhia Real. Foi-lhe conferido o hábito de Cristo em 5 de Setembro de 1878, e em 13 de Dezembro de 1883 a co-



D. Alexandre Fillol (o segundo sentado a contar da esquerda) com um grupo de ferroviários

menda da Ordem de Nossa Senhora da Conceição de Vila Viçosa, falecendo pobre um homem que lidou com avultadas quantias, mas cuja honradês pode servir de exemplo e de modelo.

Quem o visse grave e sereno, escreveu o notável escritor Xavier da Cunha⁽¹⁰⁾, pausado na sua maneira de andar, discreto na sua maneira de dizer, mal poderia das primeiras impressões deduzir que estava ali um activíssimo espírito, um obreiro indefesso, um produtor ubérrimo.

(1) Manuel Busquets de Aguilar, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1475 de 1 de Junho de 1949, pág. 388 a 389.

(2) Conde de Romanones, Salamanca, Conquistador de de Riqueza Gran Señor, Madrid, 1931.

(3) Miguel Queriol, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 461 de 1 de Março de 1907, pág. 75.

(4) Senhor Jorge Fernando Teixeira, *Origens, Fundação e Evolução da C. P. Lisboa*, 1938, pág. 177.

(5) José Leite de Vasconcelos, *Etnografia Portuguesa*, Lisboa 1926, vol. II, pág. 572 a 574.

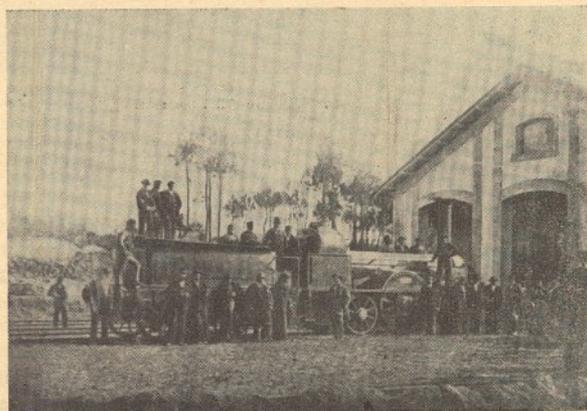
(6) Miguel Queriol, *Gazeta*, n.º 472 de 16 de Agosto de 1907, pág. 244.

(7) Agradeço à minha gentil amiga, Senhora D. Madalena Fillol, e ao Senhor Vitor Manuel Fillol as amáveis informações que me forneceram acerca de seu avô e pai e a cedência das fotografias que acompanham este artigo.

(8) Juan Hurtado y J. de la Serpa y Angel Gonzalez Valencia, *História de la Literatura Catalana*, Barcelona s/d, pág. 327 a 329.

(9) Senhor D. Francisco Utals, *Origen de los Ferrocarriles Espanoles*, Madrid s/d., pág. 100.

(10) Xavier da Cunha, *Diário Ilustrado*, n.º 6604 de 19 de Agosto de 1891.



Grupo de ferroviários junto duma das primeiras máquinas



Costumes regionais italianos (Piemonte, Sicília e Abruzzo)

CRÓNICAS DE VIAGEM

DE LISBOA A ROMA

XIII

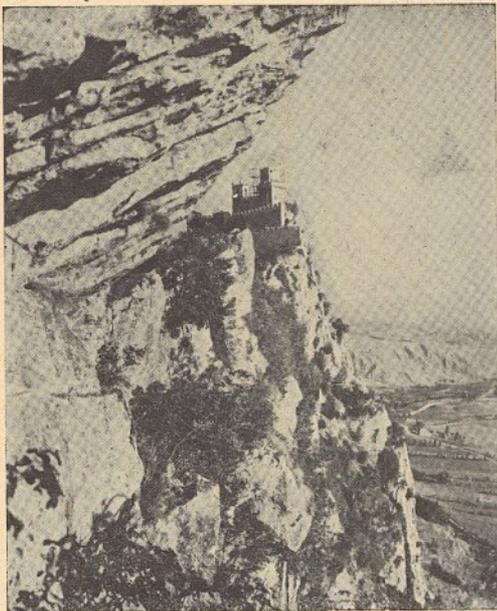
P o r C A R L O S D ' O R N E L L A S

S. Paulo é a maior igreja de Roma, depois de S. Pedro e uma das mais belas. Constantino a edificou sobre o túmulo do grande apóstolo numa igreja que Valentiniano II e Teodoro, no ano 386, substituíram por uma basílica mais vasta, que Honorius e Galla Placidra acabaram e ornaram de mosaicos. Na noite de 15 ou 16 de Julho de 1825 um incêndio destruiu quase por completo a mais bela igreja de Roma. O Papa Leão XII ordenou a sua imediata reconstrução, e a nova basílica foi consagrada por Pio IX em 1854, sendo as suas dimensões e o respectivo plano mais ou menos a que ardeu. A fachada é decorada de mosaicos (1885) e a grande Porta, em bronze, é de Maraini (1931).

O interior em forma de cruz egípcia é de um efeito imponente. É dividido em cinco naves de quatro filas de vinte colunas de granito, num total de oitenta colunas. Na nave do meio um rico teto e nas paredes quadros representando a vida do Patrono, pintados por diversos artistas. Mosaicos da Idade

Média que representam Jesus entre os vinte e quatro Velhos do Apocalipse, os símbolos dos Evangelistas e as figuras de S. Pedro e S. Paulo; uma enorme série de medalhões com os retratos dos Papas, desde S. Pedro até Pio XI; Tabernáculo de Arnolfo di Cambio e do seu companheiro Pretro (1285); candelabro pascal do Século XII, e outras preciosidades, dão riqueza à Basílica de S. Paulo, que também conserva a porta de bronze cinzelado da antiga basílica feita 1070, em Constantinopla e possui o claustro mais rico de Roma, obra de Vassalletto, construída aproximadamente de 1193 a 1241.

São João de Latrão é a Basílica considerada a cadeira do patriarcado romano. Em S. Pedro, o Papa é Soberano Pontífice e em S. João de Latrão é Bispo de Roma, e quando é eleito Papa, vem aqui tomar posição na cadeira como Bispo. Esta Basílica deve o seu nome às propriedades de Plantii Laterani, que se estendiam na zona e passaram em seguida para o Imperador, e foi erigida sobre compartimentos ané-



O castelo da república de S. Marino, no coração da Itália, domina as alturas e parece inacessível

xados à caserna dos «Equites Singulares» que Constantino deu ao Papa «Melchiade» para residência episcopal de Roma. A igreja foi destruída e restaurada várias vezes, e, depois do incêndio de 1308, foi reconstruída por Clemente V. Um outro incêndio a arruinou em 1360 sendo reconstruída por Urbano V. Para o jubileu de 1650, Inocêncio X ordenou a sua transformação, que foi quase total. Em 1885 Leão XIII ordenou que a abside fosse ampliada. A sua fachada principal é majestosa e devida a Galilei (1733) e compõe-se de dois pórticos sobrepostos e coroados de um ático superado de estátuas. Cinco aberturas dão para o átrio que comunica com a Basílica, sendo a última à direita a Porta Santa. No interior salientam-se os nichos com as estatuetas dos doze apóstolos. Sobre o altar, admirável tabernáculo gótico (1306) ornado de frescos de Antoniazzo Romano. Segundo a tradição contém os crâneos de S. Pedro e S. Paulo. Contém ainda várias capelas ricas entre as quais a *Corsini*, erigida por Clemente XII a Santo André Corsino.

Ao nosso guia ouvimos que no altar-mór se conserva uma mesa de madeira onde S. Pedro celebrava os santos mistérios; a existência de uma mesa de cedro que serviu para a última ceia de Jesus com os apóstolos; várias colunas do templo de Jerusalém e casa de Pilatos; o parapeito do pço da Samaritana; a vara de Moisés e uma pedra sobre a qual os soldados atiraram as vestes de Jesus e outras relíquias.

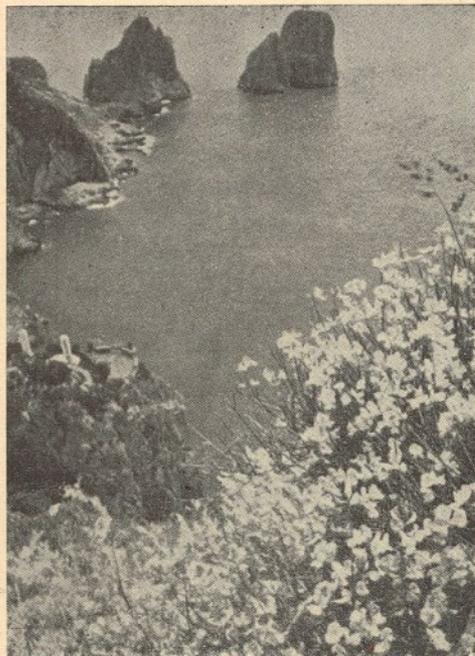
Santa Maria Maior é a quarta das Basílicas roma-

nas, e, segundo a tradição, foi fundada em 352 pelo Papa Libório I. Conta-se que na noite de 4 para 5 de Agosto desse ano, Maria apareceu ao patricio Giovanni e ao referido Papa e ordenou-lhes que erigissem uma igreja sobre o Esquilin, no sítio que se encontraria coberto de neve no dia seguinte. O Papa traçou imediatamente o plano da igreja e o patricio fê-la construir à sua custa. Foi restaurada por Sixto III (432-40), Nicolau IV no XIII século; Clemente X no século XVII mandou construir a fachada do lado da abside, Benoit XIV melhorou todo o edifício e juntou-lhe a fachada principal. O belo campanário romano, que é o mais elevado da cidade, data de 1377. O interior é grandioso e ainda se notam as linhas duma basílica do século IV, o que a mantém majestosa e elegante. Estátuas, túmulos, frescos, capelas artísticas aqui se encontram a atestar o valor dos mestres da escola italiana.

Vamos abandonar Roma. É altura de pedirmos a conta ao Hotel, e vá, não tivemos razão de queixa. Quanto custa despedirmo-nos assim, deste centro cultural e de bom turismo! Aproxima-se a noite e dirigimo-nos para a monstruosa estação de caminho de ferro, instalando-nos nas carruagens camas que a Wagon Lits gentilmente pôs à nossa disposição.

Saímos pela fronteira por onde entramos, e, depois de duas horas de espera, em resultado da mudança da hora, entramos em França.

(Continua)



Os chamados faraglioni, da Ilha florida

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

Há 40 anos que o túnel do Lötschberg foi aberto ao tráfego

Faz 40 anos que os operários ocupados na perfuração do túnel do Lötschberg — trabalho começado simultaneamente pelo Norte e pelo Sul deram um aperto de mão através da abertura produzida no rochedo, a 1.240 metros de altitude. O túnel, que tem um comprimento de 14.612 m. figura na Suíça em terceiro lugar pelo seu comprimento, e em primeiro lugar pela altitude em que atravessa a montanha.

Alguns meses após a abertura do túnel do Simplon, iniciaram-se os trabalhos do Lötschberg, simultaneamente em Goppenstein (Valais) e em Kandersteg (Oberland Bernês). Empregaram-se pela primeira vez brocas eléctricas de ar comprimido, que realizaram verdadeiros milagres em terreno mais ou menos duro (calcário, granito, xisto, marga), o que permitiu um avanço médio de mais de 12 m. por dia. Empregaram-se, no total, cerca de 370 toneladas de dinamite. Justamente um ano depois da perfuração da galeria, no dia 31 de Março de 1912, o túnel estava preparado para a instalação da via dupla, e no dia 15 de Julho de 1913 foi inaugurado o caminho de ferro do Lötschberg, a primeira linha de montanha de via normal, funcionando electricamente.

Para grande parte da Suíça e para extensas regiões da Europa, a linha do Lötschberg, rica em obras de arte, que atravessa paisagens grandiosas, é a mais directa via de acesso ao túnel do Simplon — o túnel mais comprido do Mundo, com as suas duas galerias paralelas, de 20 km. de comprimento cada uma.

Política ferroviária

Da *Revista Ferroviária*, do Brasil recortamos o pequeno editorial que segue, bem flagrante para os tempos actuais em que as grandes empresas tentam reabilitar-se da tamanha crise que os avassala:

«Os rumos que têm sido tomados no Brasil para as imposições de seu amplo problema de transporte sobre trilhos, via de regra são ideais. A execução, isto é, a correspondência ao delineamento de sua execução, essa infelizmente tem deixado a desejar por falta exclusiva de uma sã política ferroviária. As soluções existem, como existem a técnica e os elementos humanos capazes de materializá-los para o estado ideal de atenderem os reclamos das ferrovias no cumprimento

de sua missão preciosa de transportar. O que não tem existido e há-de continuar a faltar pela falta, também, de boa política, é a relação entre o plano teórico e os meios para sua efectivação.

Actualmente muitos são os serviços iniciados que defrontamos quase interrompidos ou vagarosamente atacados. Na verdade, não dispomos de recursos para dar-lhes maior impulso. A sã razão está em examiná-los ante a realidade. De nada vale a retumbância dos grandes planos ante a impossibilidade de sua realização. Na conjuntura, o justo, o que corresponde à boa política ferroviária consoante os meios disponíveis, é terminar, primeiro, as obras capazes de oferecer resultados úteis mais imediatos, evitando dispersar os fracos recursos existentes em outras que, conquanto necessárias, só remotamente proporcionarão resultados compensadores. Fugir a este procedimento é insistir no erro que nos conduziu à condição dos lamentos em que nos encontramos sem rumo prático e eficiente. É preferível investir menos, mas na segurança dos resultados úteis».

Carruagens sobre pneumáticos

O estudo do «bogie» das carruagens experimentadas ultimamente nos caminhos de ferro federais suíços, conforme artigo inserto na revista *Ferrocarriles y Tranvias*, prevê o facto de, em plena marcha, surgir uma «pane» em qualquer pneumático e este esvaziar-se. Neste caso, um pneu vazio fica automaticamente descarregado; a carga correspondente se reparte logo sobre as rodas vizinhas, que podem bem suportá-la durante certo tempo sem redução de velocidade. Não é necessário, pois, em caso de furo, substituir imediatamente a roda.

O elemento mais característico do «bogie» é, evidentemente, o pneumático de tipo especial para rodar sobre o carril. A roda e o tambor de freio estão unidas sobre o cubo da roda com rolamentos de esferas. O pneu está fixo à roda como o de um camião. Compõe-se duma cobertura com protecção metálica e duma câmara de ar de secção circular cheia à pressão de 8 a 9 kgs. por cm². O limite de carga dum pneumático deste tipo em regime permanente é de 1.200 kgs. a 125 km./hora. O guiamento das rodas está assegurado por uma pestana metálica da mesma forma que a roda clássica do material ferroviário pelo seu vergugo. Somente a roda correspondente ao eixo a meio de cada «bogie» não tem pestana. Cada pneumático

tem um manómetro indicador de pressão e um contactor sobre um circuito eléctrico. Quando a pressão é menor que 6,5 kgs, por cm², fecha-se o circuito, acendendo-se uma lâmpada-aviso colocada na plataforma.

Cada «bogie» está equipado com um par de patins sobre o carril, o que tem por objecto principal estabelecer os circuitos nos dois carris em secções com um carril isolado para as necessidades das instalações de segurança. Além disso, estes patins devem assegurar o retorno da corrente eléctrica da calefacção e o fio de terra da carruagem.

Na carruagem de 3.^a classe, a suspensão da caixa sobre o «bogie» obtem-se por 4 molas helicoidais. Estas molas estão alojadas em torna duma biela.

Na carruagem de 2.^a classe, a suspensão compõe-se de 4 barras de torsão ocas. A caixa tem 4 consolas, que se apoiam sobre bielas articuladas. O estudo da suspensão destas novas carruagens foi muito complicado em consequência da sua tara muito reduzida. Foi necessário montar amortecedores hidráulicos para comprovar e atenuar as diversas oscilações da caixa em relação aos «bogies», o que exigiu numerosos ensaios e provas.

Há duas carruagens sobre pneumáticos circulando a título de ensaio desde meados de Dezembro, em um percurso que compreende principalmente 3 pares de comboios ligeiros da linha Berna-Lucerna.

Se se obtiverem bons resultados, como é de esperar, tanto do ponto de vista técnico como económico, poder-se-á então construir o número suficiente de comboios.

Locomotivas Diesel para a «Renfe»

As firmas Sulzer Irmãos, de Londres, e Crompton Parkinson, Lda., receberam ordens para a construção dos motores Diesel e equipamento eléctrico de transmissão para 20 locomotivas destinadas à «Renfe». A parte mecânica destas locomotivas vai ser construída nas oficinas espanholas de «La Maquinista Terrestre y Marítima», de Barcelona, e de «Babcock y Wilcox», de Bilbao, segundo projecto dos Irmãos Sulzer, da Suíça.

Um ferry-boat de Algeciras a Ceuta

Conforme notícia de «Ferrocarriles y Tranvías», brevemente será inaugurado em Valência um navio transportador que se destina à travessia do estreito, de Algeciras a Ceuta, e que permitirá a passagem a África sem abandonar o comboio, o autocarro ou o automóvel em que se viaja.

O novo navio deslocará 4.200 toneladas. Está provido dos necessários mecanismos para que, uma vez atracado, entrem e saiam os comboios, com os quais os passageiros de Madrid a Ceuta viajem sem ter de abandonar o assento da carruagem, salvo os que qui-

serem passear pela coberta do barco ou ir ao bar. A passagem do estreito durará uma hora e meia.

Estão previstos outros transportadores destinados a Algeciras-Tanger e Málaga-Melilla.

O «Glacier-Express»

10 horas de travessia de St. Moritz a Zermatt, numa confortável carruagem do «Glacier-Express», que transporta os seus viajantes desde a bacia do Mar Negro à do Mar do Norte e depois à do Mediterrâneo; das geleiras da Bernina às do Cervin, ao longo da espinha dorsal dos Alpes, cruzando territórios habitados por duas raças com meia dúzia de idiomas, num percurso cujas subidas e descidas, adicionadas, totalizam quase a altura do Monte Everest — eis uma atracção turística de primeira ordem!

St. Moritz, a rainha dos desportos de inverno e grande estação termal, o Desfiladeiro do Oberalp, Andermatt sobranceiro ao túnel de St. Gothard e a ele ligado pelo caminho de ferro das Gargantas do Diabo, o Desfiladeiro da Furka, a Geleira do Ródano, Brigue, à entrada do túnel mais comprido do Mundo, o do Simplon, e, finalmente, Zermatt, centro mundial do alpinismo, cercado pelas montanhas mais belas que existem e dominado pelo Cervin legendário — são outras tantas maravilhas que podeis conhecer viajando no «Glacier-Express».

Um paraíso das flores alpinas

Pode ser facilmente visitado, partindo de St. Moritz e Pontresina, pelo caminho de ferro da Bernina. «Bernina Suot», a pequena estação deste «paraíso», está situada entre uma montanha abrupta e a entrada dum vale fértil e ridente, o «Val dal Fain» que, segundo o Prof. Braun-Blanquet, de Montpellier, é, por certo, a reserva natural mais rica dos Alpes. Centro de estudo e de contemplação para todos os apreciadores da Natureza, este vale constitui um objectivo ideal para excursões, onde os viajantes encontrarão aquele isolamento a que todos aspiram, pelo menos uma vez, durante as suas férias.

«Primeirize a sua terceira!»

Esta originalidade vem-nos de França e não da América...

Nos comboios da noite que partem da estação de Lyon, em Paris, para Marselha, e cuja viagem se prolonga por toda a noite, cafu bem o «slogan» em todos aqueles que viajam em 3.^a classe. Na mesma estação, em cabina própria, vendem-se uns curiosos «confortáveis», que não são mais que um jogo de estofos ligados para assento e encosto e que cada passageiro pode alugar para toda a viagem pelo módico preço de 250 francos. Os «confortáveis» encostam-se simplesmente ao banco de 3.^a classe, o qual naquele lugar fica desse modo promovido à classe superior...

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Setembro de 1901)

Lisboa a Paris

Está estabelecido pela Companhia Real dos Caminhos de ferro, a título de ensaio, um serviço diário de carruagens mixtas de 1.ª e 2.ª classe, directo entre Lisboa e Hendaya.

Estas carruagens comportarão 16 lugares de 1.ª classe e 10 de 2.ª e durarão 3 meses. Dando resultado, como é de supôr, o seu serviço tornar-se-ha definitivo.

Elas as regras adoptadas:

Na ida a carruagem directa seguirá pelo comboio correio das 9 e meia da noite, ligando na Pampilhosa com o correio da Beira Alta, continuando em Medina pelo expresso da Companhia do Norte de Hespanha, até Hendaya.

Na volta a carruagem mixta será atrelada na Pampilhosa ao comboio expresso Porto-Lisboa, que chega á capi. tal ás 11 horas da noite.

Como esclarecimento devemos dizer que nestas carruagens e nos lugares de 2.ª classe serão admitidos no trajecto da Companhia do Norte de Hespanha unicamente os passageiros munidos de bilhetes directos Portugal-França. As bagagens para França serão selladas pela Alfandega hespanhola na fronteira de Fuentes de Oñoro, na presença dos passageiros.

A Companhia Real facilita aos passageiros que quizerem, a faculdade de marcar lugares de 1.ª ou 2.ª classe, com antecedencia, na sua partida de Lisboa, á vista dos respectivos bilhetes ordinarios ou de ida e volta.

Os bilhetes de ida e volta entre Portugal e França, em vigor desde o anno findo, custam pouco mais ou menos, ao cambio actual, (Lisboa a Paris e regresso) 77\$100 réis em 1.ª classe e 47\$470 réis em 2.ª, validos por 30 dias, com a faculdade de ampliação de prazo por mais 30 dias.

Caminho de ferro do Barreiro a Cacilhas

Foi á praça hontem a empreitada da construcção do primeiro lanço d'este ramal por que ha tanto se espera.

E' um lanço pequeno. Vai desde a primeira passagem de nível da linha do sul, proxima á estação do Barreiro, até o *talweg* ou correaga da ribeira de Coima, medindo pouco mais de um kilometro.

Presta ainda assim um excellentes serviço ao trafego, porque vae ser applicado principalmente á exportação de minerio dos jazigos do Alemejo.

Emprega-se para o carregamento o novo aparelho denominado transportador *Tempeley* que leva o minerio dos vagns ás embarcações.

Os trabalhos de gabinete proseguem activamente e continuam a cargo do sr. engenheiro Costa Serrão, nosso prestante collaborador que nos prometteu honrar mais uma vez estas columnas com um artigo sobre o novo ramal.

Linhas Portuguezas

Cintra á Praia das Mações.— Começou já o assentamento dos rails d'este caminho de ferro, sob a direcção do conductor francez Mr. Bastaro. Espera-se que a inauguração do serviço da linha se realize na Semana Santa do proximo anno.

Concluido tal melhoramento, Cintra terá uma nova epocha de prosperidades.

Com as suas bellezas incomparaveis e com uma praia



PARTE OFFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo», n.º 187, III série, de 14 de Agosto, publica o seguinte:

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 7 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, tornando extensivo ao transporte de remessas de ovos em grande velocidade o preço especial de 1\$50 por tonelada e quilómetro, actualmente previsto no aviso ao público B n.º 115 para o transporte de criação, cabritos e cordeiros ou borregos.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de 8 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, os projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, da nova tarifa especial de bilhetes de romarias, feiras e outras festividades e atracções regionais, applicável a todas as linhas exploradas por aquela Companhia, e do aviso ao público annunciando a sua entrada em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 187, II série, de 14 de Agosto, publica o seguinte:

4.ª REPARTIÇÃO

Secção de Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer n.º 4 da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, que seja declarada sobranste uma parcela de terreno, com a superficie de 139m²,80 localizada á esquerda da linha férrea do Minho, entre os quilómetros 0,564,00 e 0,620,50 na estação de Campanhã, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1938.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Campanhã, concelho e distrito do Porto, e confronta ao norte e poente com a Companhia Industrial Resineira e ao sul e nascente com o caminho de ferro.

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

de banhos a 20 minutos de distancia, é claro que a maior parte das famílias, não só das que allí possuem propriedades, como d'aquellas que allí vão passar a estação calmosa, continuará em Cintra por muito mais tempo, evitando assim importantes despesas em novas intallações em praias, na maioria das quaes faltam as indispensáveis commo-didades.

Assim, a linha seguirá até S. Pedro de Cintra, suburbio, um dos pontos mais saudaveis, que fica na encosta da serra, como quem sobe para o parque e Castello da Pena, d'onde se disfructa um panorama deslumbrantissimo.

Em seguida installar-se ha a illuminação da villa e, seus suburbios, como Estephania, Santa Maria e S. Pedro a luz electrica.

CEL

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

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.^{da}

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I LSOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{DA}

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

CEL

é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

Recortes sem comentários

Pétain

Foi a guerra de 1914-18 que revelou à França e ao Mundo o nome de Pétain. Apesar de se conservar no serviço activo com o posto de coronel, aos 58 anos, Pétain era, no dia em que os alemães invadiram o território francês, desconhecido da quase totalidade dos seus compatriotas. Mesmo entre os que haviam escolhido a carreira das armas e tinham fixado as lições magistrais de Foch, apreciado a calma reflexão de Joffre ou louvado a epopeia colonial de Liautey, Pétain nunca suscitara admirações nem hostilidades.

Sabiam-no escrupuloso, até o excesso, quando se tratava de cumprir as ordens recebidas. Mas consideravam-no, geralmente, incapaz de um rasgo de génio, de uma prova de imaginação ou de uma iniciativa audaciosa e salvadora.

Durante a retirada dramática do Marne, Pétain afirmou-se, inesperadamente, a França, e com ela a Europa, embora não fôsse das mais espetaculosas, deve considerar-se das mais eficazes. Os dirigentes franceses dessa época começaram a fixar nele as suas atenções. Pétain seria rapidamente promovido à categoria de herói nacional, com as suas provas dadas nos campos de batalha.

Nascido em 1856, numa pequena localidade do Pas-de-Calais, ingressara em Saint-Cyr aos 20 anos e fizera no Exército uma carreira obscura e regular. Em 1878 iniciou a vida de oficial no Batalhão de Caçadores Alpinos, aquartelado em Villefranche. Aos 45 anos era promovido ao posto de major, nomeado para comandar um batalhão de infantaria em Arras e feito cavaleiro da Legião de Honra, Instrutor na Escola de Tiro de Chalons e assistente da Escola de Guerra de Paris, dedicou-se à instrução da sua arma aguardando, serenamente, as suas promoções. Em 1912 era coronel de infantaria. Dois anos depois a guerra decidia do seu destino. Em três anos, entre 1914 e 1917, o coronel Pétain galgava os diversos postos da carreira e ascendia de simples coronel de infantaria a comandante chefe do Exército francês e operações.

A epopeia de Verdun e a acção de Pétain na batalha para a defesa daquela praça forte

Esteve no Marne e encontrava-se à frente dos soldados que reconquistaram a crista famosa de Vimy. Promovido,

por distinção e por feitos em campanha, a brigadeiro, a general de divisão e a comandante de um Corpo de Exército, foi nomeado comandante da Legião de Honra. Em fins de Fevereiro de 1916, quando Falkenhay desencadeou o seu ataque decisivo a Verdun, o nome de Pétain apareceu unanimemente designado para enfrentar, com a sua calma e a sua tenacidade conhecidas, a arremetida germânica.

Durante alguns meses (entre 21 de Fevereiro e 12 de Julho de 1919), a luta desencadeou-se com uma ferocidade sem precedentes. Depois do Marne, o nome de Verdun passou a dominar toda a guerra. Embora a batalha não houvesse terminado por uma vitória total e decisiva, os seus efeitos morais foram incalculáveis. A defesa dos fortes de Verdun, comandada por Pétain, revelou ao Mundo uma França que ele não conhecia ou de que se esquecera e liquidou as últimas esperanças dos alemães numa decisão militar da guerra.

O nome de Pétain ficou para sempre ligado a esse magnífico feito das armas francesas e a designação corrente de herói de Verdun aureolou a sua figura encanecida e serena. O seu prestígio consagrou-o de tal maneira, que, no Outono do ano seguinte, lhe foi confiada a árdua tarefa de restabelecer a disciplina nas fileiras do Exército francês, onde começavam a fazer-se sentir os primeiros sintomas de um cansaço perigoso, explicado pela duração e pelo carácter da luta.

Com a escolha de Foch para o comando supremo dos Exércitos aliados no Ocidente (comando único resolvido na reunião de Doullens, em Março de 1918), Pétain foi designado para comandar o Exército francês numa altura delicada para a causa dos aliados, quando Ludendorff desencadeou a sua famosa ofensiva contra Amiens. Depois da celebração da paz foi promovido ao posto de marechal de França, como recompensa pelos serviços excepcionais que prestara.

O que Clemenceau, Poincaré, Joffre e Lloyd George disseram da acção de Pétain durante a guerra

Nem todas as testemunhas eram, porém, unânimes em considerar Pétain o vencedor e o herói de Verdun, apesar de ser nesta qualidade que o povo da França o consagrou e passou a venerá-lo. Henri Terrès, ao caracterizar um dia

Médicos e Doentes



A primeira condição para se poder trabalhar com eficiência é... ter boa saúde. Para a manter, ou, no caso de doença, recuperá-la integralmente, é necessária assistência médica, meios de diagnóstico perfeito, enfermagem cuidada e tratamento eficaz.

Reconhecendo desde há muito estes princípios, tanto mais que grande parte dos seus funcionários está diariamente em contacto com o público, a Companhia Carris mantém a seu cargo, desde 1905, como regalia concedida ao seu pessoal sem distinção de categorias, um Serviço de Saúde que no último ano apresenta os seguintes números:

Consultas médicas nos três postos clínicos e em casa dos doentes	28.452
Análises	2.195
Radiografias	959
Medicamentos fornecidos	Esc. 681.116\$00

Estes e outros encargos de carácter social que de ano para ano se ampliam e desenvolvem, num desejo de constante melhoria e actualização, também fazem parte do muito que a Companhia Carris considera essencial para obter a máxima eficiência nos transportes que mantém

« AO SERVIÇO DE LISBOA »

5

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

COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

confiança de Foch, que, nessa altura, veio visitar-me no meu Quartel-General conseguirá dominar a situação. Pétain alarmara toda a gente, afirmando que a resistência de Verdun teria uma duração muito limitada.»

Pela mesma altura, Poincaré escrevia: «Loucheur, o enérgico e lúcido ministro dos Armamentos, mostrou-se muito descontente com Pétain, que considera um derrotista. Há poucos dias afirmou a Loucheur que a França deveria iniciar imediatamente negociações para fazer a paz com o inimigo».

Foch tinha dele a seguinte opinião: «Falta-lhe energia e tem o horror das responsabilidades. É um executante excelente para desempenhar papéis secundários e para transmitir ordens. Não possui qualidades que o recomendem para o cargo de comandante chefe».

Em Junho de 1918, quando a ofensiva de Ludendorff estava liquidada vitoriosamente pelos aliados, Clemenceau dizia: «Com o seu pessimismo permanente Pétain torna-se insuportável. Ainda não há muito me afirmara que os alemães iam derrotar os ingleses rapidamente e que, a seguir, seria a nossa vez. Pode admitir-se que um general fale ou pense assim?»

Por último, o depoimento de Lloyd George, que também não tinha em alto conceito a energia de Pétain, nem as suas virtudes como chefe militar: «Nunca me deu a sensação de estar em presença de um general capaz de conduzir os seus soldados à vitória. Quando muito seria possível compará-lo a Fabius Cunctator..»

O prestígio do marechal e a sua competência técnica fizeram dele a personalidade que exerceu maior influência no exército francês, depois da guerra de 1914-18

Terminadas as hostilidades, Pétain conservou, em tempo de paz, as funções de generalíssimo do Exército francês, que exercera na última fase da guerra. A essas funções correspondia o título de vice presidente do Conselho Superior da Guerra. Em 1922 passou a acumular esse cargo com o de Inspector-geral do Exército, o que lhe dava, simultaneamente, a direcção das forças militares em tempo de paz, o comando efectivo em tempo de guerra e a direcção do Estado-Maior. No desempenho destes cargos se conservou entre 1922 e 1931, devendo

apenas considerar-se na sua actividade, como primeira figura do Exército francês, o período em que foi enviado ao Norte de África (1925) para dominar a insurreição de Abd-el-Krim.

Em 1931 foi atingido pelo limite de idade e nomeado para o cargo honorífico de inspector-geral da Defesa Anti-aérea. Em 1935, sendo ministro da Guerra o general Maurin, foi novamente nomeado membro efectivo do Conselho Superior de Defesa Nacional e membro do Supremo Comité Militar, de que apenas faziam parte os ministros das pastas da Defesa Nacional e os chefes de Estado-Maior das várias armas. Ninguém exerceu, como ele, uma influência tão de-

os sentimentos de admiração incondicional que a França tinha pelo marechal, disse com fundamento: «O seu nome entrou há muito na História e a sua figura ainda viva entrou na lenda popular». Efectivamente assim era, apesar dos testemunhos discordantes de algumas personalidades de primeiro plano que haviam acompanhado, de perto, a sua acção durante a guerra.

Nas suas «Memórias», Joffre refere-se, com frequência, ao pessimismo irremediável de Pétain. «No decurso de uma viagem de inspecção que fizemos ao 2.º Exército, em Julho de 1916 — diz Joffre — fiquei surpreendido com o pessimismo crescente de Pétain. Mais tarde, várias pessoas me confirmaram o seu estado de espírito. Já em Junho a calma

cisiva nos destinos e na orientação do Exército francês, durante o período que mediou entre as duas guerras.

O marechal Pétain era, como se sabe, partidário caloso da tese da frente contínua, estando convencido de que a segunda guerra mundial ressuscitaria a luta de trincheiras que caracterizou a primeira. Depois da Morte de Foch e de Joffre, o seu prestígio crescente deu-lhe a categoria de primeira figura do Exército francês, aureolado, ainda, pelo brilho da vitória. Sendo o único marechal em serviço, tornou-se, automaticamente, a primeira autoridade militar do país, ouvida, por esse motivo, em todas as circunstâncias e sobre todos os assuntos que se relacionavam com a defesa nacional.

«Nos meios conformistas e conservadores do Exército — escreveu um dos seus críticos — ninguém ousava pôr em dúvida as suas opiniões nem erguer-se contra a sua concepção geral da guerra. Foi assim que ele pôde exercer, sobre o pensamento dos militares franceses, uma espécie de ditadura intelectual, que se liquidou pela derrota».

Entre a entrada de Pétain para o Ministério da Guerra e a sua designação para chefe da nação francesa

Os acontecimentos de 7 de Fevereiro de 1934 exerceram uma influência decisiva na vida e nos destinos da França. Pela primeira vez, ao fim de sessenta e quatro anos, a França, ameaçada de perigo pela guerra, esteve prestes a ser dilacerada pela revolução. Embora esta se não houvesse produzido com todos os seus efeitos imediatos, os tumultos que se registaram em Paris indicaram até que ponto a nação francesa estava dividida. Os elementos da direita e da extrema-direita manifestaram-se ruidosamente nas ruas da capital francesa, onde se revelou a existência de forças organizadas que se preparavam para lutar contra o regime e os seus chefes mais representativos.

O nome do marechal Pétain começou, por essa altura, a ser frequentemente citado, atribuindo-se-lhe o propósito de intervir oportunamente na política. A formação do governo da presidência de Gaston Doumergue serviu para dar consistência às versões que corriam sobre os desejos do marechal, pois este assumiu a direcção da pasta da Guerra, onde se conservou durante alguns meses, continuando a orientar e a superintender em todos problemas militares.

Foi a seu pedido, e por seu conselho, que, em 1938, o ministro da Guerra, Daladier, criou o Estado-Maior da Defesa Nacional, que veio a exercer uma acção negativa na orientação e na realização das doutrinas de guerra francesas.

Em consequência das suas funções, o marechal estabeleceu contacto com algumas personalidades influentes da política francesa, entre as quais se contava Pierre Laval. Embora não exercesse uma influência directa e constante nos meios políticos e parlamentares, o seu nome era apontado como o do chefe a quem a França poderia eventualmente recorrer no caso de se instaurar uma ditadura, em consequência de funcionamento defeituoso do sistema parlamentar e, sobretudo, depois do período da Frente Popular.

Em seguida à vitória do movimento nacionalista em Espanha, o marechal foi nomeado embaixador extraordinário junto do governo do general Franco. Esta nomeação era justificada pela natureza das relações que os dois chefes militares mantinham desde que haviam lutado, em Marrocos, contra Abd-el-Krin. No desempenho desse cargo, o marechal intensificou os seus contactos com certos meios políticos da França e do estrangeiro, o que contribuiu para dar maior consistência às versões que o apontavam como desejoso de intervir, activamente, na política.

Declarada a guerra, Pétain manteve-se numa reserva

prudente durante a primeira fase das hostilidades. A sua idade e as suas conhecidas tendências políticas impediam-no de exercer o papel de primeiro plano que estava indicado pela sua experiência e pelo seu prestígio. Depois da derrota e do afastamento de Gamelin, o chefe do governo. Paul Reynaud, convidou-o a entrar para o seu gabinete com a categoria de vice-presidente do Conselho.

O convite foi aceite e, como a sua escolha coincidiu com a nomeação de Weygand para o posto de generalíssimo, do qual Gamelin fora demitido, os dois homens passaram a exercer uma influência completa sobre a condução das operações militares e sobre a orientação da política geral. No período dramático que decorreu entre a evacuação de Paris e a celebração do armistício, as suas opiniões pesaram, decisivamente, nos Conselhos de Ministros e em todas as resoluções de importância vital para os destinos da França que, nessa altura, tiveram de ser tomadas. Dessas resoluções, a mais fértil em consequências foi o pedido de armistício, formulado em 18 de Junho, numa altura em que Paul Reynaud fora substituído pelo marechal Pétain, na presidência do governo, com o assentimento do presidente da República, Albert Lebrun.

Depois do armistício, o marechal tornou-se rapidamente a primeira figura da França, sendo enorme a sua popularidade. Na sessão da Assembleia Nacional, reunida em Vichy, no dia 10 de Julho de 1940, foram-lhe conferidos plenos poderes para dirigir os negócios públicos e preparar a nova Constituição. O marechal tinha na sua frente uma tarefa sem precedentes a executar e recolhia aos 84 anos uma herança pesada de mais para a sua idade e para a sua limitada experiência política.

(De O Século)

HISTÓRIA DO AUTOMÓVEL, POR ALFREDO DURO

Acaba de ser distribuído o segundo fascículo da *História do Automóvel*, que o distinto jornalista e artista Alfredo Duro vem dirigindo com grande interesse. Estamos na presença de um valioso arquivo histórico do desporto, da indústria e do comércio automobilísticos e numerosas gravuras ilustram, sugestivamente, o texto.

Esta obra, que representa o produto honesto e aturado de muito trabalho, de muitas pesquisas, honra o seu Autor e deve, pelo seu indisputável valor, despertar o interesse de todos os automobilistas.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 22 — Os melhores filmes mundiais.
EDEN — Às 21,30 «Capitão China».
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — Reposição de grandes filmes.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais

O Problema dos Caminhos de Ferro

P o r C H A R L E S B O Y E R

QUANDO no decurso do século XIX, as vias férreas começaram a tomar incremento, verificou-se imediatamente a importância económica, sem precedente, dos caminhos de ferro, que passaram a possuir, de facto, o monopólio dos transportes terrestres, salvo os meramente locais. Foi como contrapartida desse monopólio, que os Governos desde logo impuseram aos Caminhos de Ferro as obrigações de «serviço público» que nós conhecemos.

Essas obrigações tiveram uma dupla finalidade: por um lado, proteger os usuários contra o arbitrio das Companhias; por outro, dar à economia do País um certo número de facilidades, julgadas essenciais, e que então podiam ser exigidas às empresas que iam empregar um equipamento novo, potente e altamente lucrativo, sem possibilidade de concorrência.

Foi assim que: a obrigação de explorar e de transportar, a obrigação de dar a todos as mesmas condições de transporte (igualdade de tratamento) e as sujeições comerciais na actuação, na publicidade e nas tarifas, passaram, por assim dizer, a constituir as «condições básicas» para a exploração dos Caminhos de Ferro, sem prejuízo de outras que vieram mais tarde, nomeadamente a imposição de preços reduzidos para um grande número de determinados transportes. O conjunto dessas condições transformou, a breve trecho, o regime tarifário dos caminhos de ferro num autêntico instrumento da política económica do país.

Como os encargos resultantes do serviço público eram incorporados pelas empresas no preço do custo e em seguida nas tarifas, o equilíbrio financeiro tornava-se sempre possível.

Em boa verdade, registaram-se déficits, em determinadas épocas, mas estes foram apenas devidos ao atraso com que, por motivos meramente políticos, os Governos aprovaram as rectificações de tarifas propostas; o mesmo é dizer que, durante o

monopólio, os Governos tinham sempre a possibilidade de fazer cessar o défice de um dia para o outro e quando lhes aprucesses.

Em contrapartida, os encargos provenientes de «serviço público» elevaram o nível do regime tarifário, mas como esse nível era, ainda assim, acessível, não provocaram o desequilíbrio dos Caminhos de Ferro. Parece mesmo que a economia geral não julgou que tivessem sido demasiadamente custosos, visto que os representantes oficiais da Indústria, da Agricultura e do Comércio eram, e ainda hoje são, partidários da imposição de serviço público pelas fortes garantias que oferece.

Quando o automóvel apareceu, foi considerado, no seu início, um meio de transporte apenas complementar, cuja actividade não requeria qualquer medida geral por parte do Governo, atendendo a que havia muito que os caminhos de ferro asseguravam os transportes com todas as garantias necessárias.

Foi essa mesma a razão por que nunca foi imposto, de uma forma geral, o encargo de serviço público ao transporte por estrada, exceptuando-se algumas explorações de carácter local (por exemplo: serviços internos nas cidades).

Assim, desenvolvendo-se livremente e explorando ao melhor dos seus interesses, como qualquer particular, o transporte por estradas passou sucessivamente do quadro local para o quadro regional e hoje, lançando mão a tráfegos de toda a natureza, que pareciam reservados para os caminhos de ferro, abrange a totalidade do território nacional e mesmo o intercâmbio nacional: *o caminho de ferro perdeu o monopólio, mas a estrada não herdou as obrigações que lhe eram e são impostas.*

O caminho de ferro, sentindo o perigo, pretendeu libertar-se de alguns dos encargos do serviço público, para reagir com maior eficiência.

Verifica-se, no entanto, que os resultados — su-

pressão de algumas linhas, maior maleabilidade de tarifas, atenuantes na obrigação de transporte e na obrigação de igualdade do tratamento—trouxeram na sua totalidade um alívio muito diminuto relativamente às sujeições impostas desde o tempo do monopólio.

Em suma, pretende-se ainda hoje exigir que os caminhos de ferro dêem satisfação às três condições seguintes:

1.ª — Manter os encargos de serviço público que tinham no tempo do monopólio.

2.ª — Admitir a concorrência dos transportes por estrada, públicos e particulares, que dirigem as suas actividades sem encargos semelhantes.

3.ª — Apresentar no fim de cada exercício um balanço equilibrado.

Ora a experiência destes últimos anos, nos diversos países da Europa, demonstrou ser impossível a coexistência destas três condições. Apesar do preço de custo específico do transporte ser mais vantajoso por via férrea do que por estrada num grande número de casos, apesar das economias realizadas e dos melhoramentos de rendimento já obtidos na exploração, é forçoso reconhecer que o problema não tem solução para o caminho de ferro se tiver de cumprir as condições enunciadas.

Actualmente os caminhos de ferro satisfazem às primeiras condições; «ipso facto», pela própria natureza das coisas, deixaram de respeitar a terceira e por conseguinte apresentam «déficit».

Esta situação encontra-se na grande maioria dos países da Europa, com maior ou menor amplitude; varia consoante a natureza do tráfego e com os meios de exploração, que, evidentemente, diferem, mas o fenómeno evolutivo é semelhante e tende em toda a parte para a mesma finalidade.

* * *

As dificuldades dos caminhos de ferro franceses, e mesmo com maior generalidade, dos caminhos de ferro europeus, têm por conseguinte, nas circunstâncias actuais, uma origem muito especial.

O desequilíbrio já não é, como anteriormente, a resultante da actuação dos governos no sentido de manter um nível artificial de tarifas baixo, com uma finalidade política económica; também não é a consequência de uma gerência que, no espaço de cinco anos, se tivesse súbitamente tornado desastrosa, quando a exploração das redes continua confiada aos mesmos homens que, logo após guerra, mereceram o reconhecimento da Nação pelo seu magnífico esforço durante as hostilidades e a libertação. O déficit traduz apenas o facto dos caminhos de ferro continuarem sujeitos às regras apertadas que lhes foram impostas quando do monopólio, enquanto que o automóvel, cujo desenvolvimento não tem precedente, conserva plena li-

berdade para assegurar o tráfego terrestre que lhe convém.

Contrariamente ao que muitos possam pensar, esta situação não cria entre as duas modalidades de transporte um estado de concorrência benéfico, porque na realidade não há concorrência. A verdadeira concorrência tem características bem definidas e dá-se quando dois produtores, sujeitos às mesmas condições, se apresentam perante o consumidor numa competição equitativa. No caso presente, nada disso se verifica; as condições impostas ao caminho de ferro e à estrada são, na essência, completamente diferentes. O resultado é que em vez de concorrência, estabelece-se uma verdadeira selecção de tráfego: o tráfego pobre mantém-se no caminho de ferro, o tráfego lucrativo dá preferência à estrada. São inúmeros os casos que se podem apontar para concretizar este estado de coisas; citaremos apenas alguns exemplos:

O proprietário de um automóvel Renault 4 HP utiliza o seu carro para todos serviços adequados ao veículo e despreza os comboios ómnibus, mas por outro lado tem sempre a certeza de assegurar os seus deslocamentos recorrendo aos caminhos de ferro em caso de imobilização forçada do automóvel (reparação, neve, geada, etc.), ou no caso em que os seus afazeres o obriguem a uma viagem longa e rápida, por exemplo: Paris, Marselha.

Um industrial compra 4 caminhões porque sabe que assim pode assegurar os transportes normais de que necessita, a um preço de custo baixo; no entanto, no caso de imobilização parcial ou total do seu parque, ou no outono, em que a sua produção atinge o dobro do normal, recorre ao caminho de ferro. Se tivesse de comprar o equipamento necessário para prever todas as exigências da sua exploração, o seu preço de custo de transporte aumentaria consideravelmente.

Um comerciante tem que distribuir mercadoria por diversas cidades e vilas de França, contrata o transporte para Paris, Lyon, Toulouse, com um camionista porque, para os grandes aglomerados, este pode apresentar um preço vantajoso, tabelando sobre cargas completas e retorno assegurado; em contra partida, os volumes de 50 e 100 Kgs., destinados a localidades secundárias, são despachados pelo Caminho de Ferro, que é obrigado a entregá-los indiferentemente em todas as estações fora das grandes correntes de tráfego, é inferior ao custo real do transporte e muito inferior ao preço que custaria o mesmo transporte utilizando a estrada.

Em resumo, para determinados tráfegos o Caminho de Ferro constitui uma organização de socorro e de «dépannage» que realiza por assim dizer o estabelecimento das reservas em conjunto, de todos quantos utilizam normalmente o serviço por estrada, seja público seja particular

Devido à existência dessa reserva, o transporte por estrada não só consegue um maior rendimento do seu equipamento, como ainda se baseia sobre um preço de custo aparente mais vantajoso. Mas é bom não esquecer que, além desse preço de custo aparente, o complemento para o preço de custo total dos transportes por estrada encontra-se na realidade escriturado no déficit dos Caminhos de Ferro, porque afinal é este que suporta uma parte dos gastos que o serviço de estrada teria que contabilizar se não tivesse, como esteio, um serviço público oferecendo todas as garantias como o da exploração ferroviária.

Posto isto, o desequilíbrio dos Caminhos de Ferro transparece claramente:

Por um lado, os caminhos de ferro transportam as mercadorias que gozam de tarifas baixas por razões políticas e sociais (produtos agrícolas por ex.) e as mercadorias de fraca densidade que os camionistas recusam porque não lhes dão proveito; por outro lado não só mantêm todos os transportes para localidades de relações difíceis e tráfego disperso, de preço de custo elevado para a estrada, como ainda conservam os tráfegos de ponte, para os quais a estrada não tem nem quer ter equipamento. Devemos acrescentar que o caminho de ferro não pode explorar com tarifas sensivelmente mais elevadas que a estrada, de contrário ainda viria a perder mais tráfego; por conseguinte, como as tarifas do Caminho de Ferro têm um carácter geral uniformemente repartido em todo a país, os Caminhos de Ferro têm de assegurar os transportes de custo elevado com tarifas da mesma ordem das que a estrada aplica a transportes que para esta se tornam baratos. Deduz-se, «à priori», que o Caminho de Ferro não pode apresentar um balanço equilibrado; diremos mais: se o déficit não atinge maior proporção que o verificado, isso é devido exclusivamente ao facto do preço de custo do transporte de mercadorias pelo caminho de ferro, a médias e grandes distâncias, ser muito vantajoso. Esta incontável vantagem atenua as consequências financeiras da coexistência do serviço público e da exploração feita por particulares, mas infelizmente não se pode anular.

* * *

Sendo esta a situação, em que bases deve ser colocado o problema da coordenação?

De início, julgou-se somente necessário remediar o desequilíbrio financeiro do caminho de ferro.

Sem dúvida houve quem pensasse simultaneamente que seria desejável estabelecer uma organização geral de transportes terrestres que tivesse por finalidade o estabelecimento de preços de custo mínimos para o conjunto dos transportes, mas esse objectivo não era o bastante para modi-

ficar leis e alterar regulamentos: o déficit no caminho de ferro existia e onerava a fazenda pública, foi esse o ponto de partida que obrigou os Governos a intervirem.

Tomando como base apenas o desequilíbrio financeiro dos caminhos de ferro, o problema estará bem posto? Não haverá soluções mais satisfatórias num campo económico mais lato?

Para responder a essas perguntas e estudar o problema de coordenação com clareza, torna-se necessário recordar a conclusão a que já chegámos, isto é: são incompatíveis simultaneamente as três condições enunciadas, que repetimos:

1.^a — Manter para os Caminhos de Ferro, os encargos de serviço público, exigidos no tempo do monopólio.

2.^a — Deixar os serviços por estrada, quer públicos quer particulares, actuarem livremente, isentos de sujeições semelhantes às do caminho de ferro.

3.^a — Impor aos caminhos de ferro um equilíbrio financeiro, ou, por outras palavras, obrigar os usuários do caminho de ferro a suportar todas as despesas de exploração.

Não sendo possível satisfazer ao mesmo tempo senão duas das três condições, torna-se necessário abandonar uma delas. Haverá por conseguinte três sistemas tipo coordenação, definidos pela condição que for posta de parte.

O primeiro sistema que, à falta de melhor, é praticado entre nós, consiste em cobrir os déficits do Caminho de Ferro. Deixa por conseguinte a cargo dos contribuintes uma parte das despesas do Caminho de Ferro, mas em contra partida mantém integralmente os encargos do serviço público e dá plena liberdade à estrada.

O segundo sistema consistiria em renunciar à noção de serviço público, dando aos Caminhos de Ferro a mesma liberdade que as empresas exploradoras da estrada usufruem. Neste caso torna-se possível o equilíbrio financeiro.

O terceiro sistema consistiria em impor ao serviço da estrada os mesmos encargos que ao Caminho de Ferro. Haveria um regime de concorrência equitativa e tornava-se também possível um equilíbrio entre receitas e despesas.

Estes três sistemas constituem as três soluções teóricas extremas da coordenação. No interior do triângulo assim definido, encontram-se muitas outras, mas, é claro, obrigam a renunciar em parte às exigências inerentes às três condições mencionadas. Parece-nos lógico procurar dentro de todas as posições intermédias qual seria a solução óptica para a economia geral.

Antes, porém, de proceder ao estudo sobre este aspecto, examinaremos as duas soluções extremas

que procuram colocar o caminho de ferro e a estrada no mesmo nível, quer dando ao caminho de ferro plena liberdade, quer impondo à estrada encargos equivalentes aos do caminho de ferro.

A solução «liberdade para os caminhos de ferro» é, «à priori», sedutora, mas, se a aprofundarmos, verificamos que é simplesmente impossível. Não é concebível, por exemplo, que na véspera do dia 31 de Julho ou do dia 15 de Agosto (início das férias), os caminhos de ferro de Paris só aceitem metade dos pretendentes a bilhetes sob o pretexto de não poderem, com lucro, manter um parque de material correspondente às exigências de uma ponta de tráfego dessa natureza; também não é tolerável que, para diminuir o déficeit, os caminhos de ferro levantem algumas linhas dos arredores de Paris, deixando povoações inteiras sem comunicações. Não é admissível que as tarifas de caminho de ferro possam ser estabelecidas sem fiscalização e ditadas apenas pelo interesse da S. N. C. F., provocando o desequilíbrio entre a concorrência dos produtores, como também não é de admitir que a S. N. C. F. encomende material circulante no estrangeiro porque os construtores estrangeiros podem oferecer melhores preços. Tanto mais que os representantes do Comércio, da Agricultura e da Indústria, quando consultados, opõem-se sistematicamente a quaisquer propostas que tenham em vista uma diminuição das obrigações de serviço público, propostas essas que têm sido, no entanto, bem modestas relativamente à liberdade consentida à estrada.

Quanto à segunda solução, que consistiria em impor ao automóvel os mesmos encargos de serviço público que têm os caminhos de ferro, é evidente que ao querer defendê-la nos encontraríamos perante uma opposição da opinião pública pelo menos tão pertinaz como para a solução antecedente.

De resto, é forçoso reconhecer que, pela sua própria natureza, o serviço automóvel presta-se extremamente mal ao cumprimento de tais encargos.

Estando os serviços automóveis distribuídos por inúmeras empresas, todos os cálculos que o caminho de ferro pudesse fazer para igualar encargos tanto sob o ponto de vista de tarifas como de material, só poderiam ter aplicação se o conjunto das empresas dependesse de um organismo central. Raciocinando desta forma, progressivamente, chegaríamos mesmo a concluir facilmente que a melhor fórmula para obter o desideratum seria a nacionalização dos serviços de estrada. Mas, mesmo neste caso, o problema não estaria completamente resolvido: com efeito, o transporte por automóvel particular tende cada vez mais a desenvolver-se, e para este o serviço público não pode ter significado. Que sentido atri-

buir à obrigação de transportar para o proprietário de um automóvel Renault de 4 HP? Será possível impor-lhe que uma parte do seu percurso seja utilizado pelo público? Como proceder ao cálculo para igualar tarifas na base dos trajectos impostos pela clientela, ou na base da natureza das mercadorias, para os transportes de um industrial que tem apenas como encargo o custo real do percurso dos seus carros?

Conclui-se facilmente que, mesmo nacionalizando os transportes por estrada, a igualdade de encargos não teria solução para o sector particular, a não ser que só fosse permitido o transporte particular local e se desse ao transporte público um verdadeiro monopólio legal.

* * *

Constatámos até aqui que a opinião pública e os usuários pedem por unanimidade que não se dispense o caminho de ferro das obrigações de serviço público, e que o automóvel mantenha liberdade e independência de movimento. Ora já sabemos que, nessas condições, o equilíbrio financeiro do caminho de ferro é normalmente impossível. Deve concluir-se que o problema de coordenação é insolúvel?

Respondemos pela negativa.

O problema, como já vimos, não admite apenas uma das três soluções extremas que enunciámos. Pelo contrário, pode-se procurar uma fórmula mais adequada, transigindo-se em parte com as exigências das três condições de partida; nomeadamente, podem-se tornar menos rígidas as obrigações de serviço público para o caminho de ferro, ou pelo menos atenuar as consequências financeiras dessas obrigações e, simultaneamente, embora se dê liberdade ao serviço de estrada, limitar racionalmente essa liberdade de forma a evitar anarquia.

Enfim principalmente, se o deficit do caminho de ferro não pode ser totalmente suprimido, por ser impossível igualar encargos, pode, no entanto, ser diminuído em parte com reformas de ordem interna e o restante ser integrado numa organização geral dos transportes terrestres.

Passaremos a examinar cada um desses casos de per si.

Se os usuários desejam que o caminho de ferro conserve as suas obrigações de serviço público, isto não quer dizer de forma alguma que se deva manter o espírito de rigidez intransigente criado no século XIX, quando o caminho de ferro tinha o monopólio de facto.

A obrigação de explorar deve ser revista nos sectores onde os estudos técnicos demonstrarem que um serviço por estrada se torna mais económico que um serviço por via férrea, mesmo modernizado.

A equiparação das tarifas, relativamente à densidade de tráfego, tem que ser revista e torna-se necessário caminharmos progressivamente para tabelas que acompanhem de mais perto o preço de custo das correntes de tráfego, sem, no entanto, chegarmos a desequilibrar bruscamente as relações existentes.

A noção que existe de igualdade de tratamento tem que ser reformada: hoje não se pode considerar como axioma que duas fábricas, ambas situadas a 300 Km. do mercado de consumo, tenham, aconteça o que acontecer, que ter o mesmo preço de transporte para os seus produtos: Se uma delas pode beneficiar de preços nitidamente mais vantajosos, aproveitando o transporte por estrada porque o trajecto considerado tem tráfego abundante, regular e equilibrado nos dois sentidos, a igualdade de tratamento tal como era interpretada no passado para os caminhos de ferro não deve ser aplicada, porque a sê-lo cometer-se-ia um verdadeiro atentado à economia.

Numa ordem de ideias semelhante, a obrigação que perdura de publicar no «Journal Officiel» todos os projectos de alterações de tarifas, por mais insignificantes que sejam, é um autêntico erro comercial: os concorrentes do caminho de ferro, que têm plena liberdade de acção, aproveitam as informações publicadas para estabelecerem os seus preços a um nível um pouco inferior ao dos caminhos de ferro e assim, a pouco e pouco, encaminhamos nos para o aviltamento das tarifas. Quando há concorrência, na verdadeira acepção da palavra, como cada um dos interessados ignora o limite de baixa do seu adversário, estabelece-se de facto um equilíbrio que impede aviltamentos.

Alguns governos estrangeiros já permiram aos seus caminhos de ferro firmarem contratos reservados para tráfegos a prazo, utilizando os mesmos processos que os camionistas. Julgamos que este método nada tem de condenável, desde que o Ministério das Obras Públicas receba as informações devidas e possa sempre verificar que as vantagens tarifárias consentidas são dadas com mero espírito de boa gerência e não protegem interesses inconfessáveis.

Em resumo, vê-se que é possível alterar as obrigações de explorar e de transportar bem como a rigidez das tarifas, sujeições que foram ditadas pela situação dos transportes no século XIX, bem diferente da actual, sem que, no entanto, se faça perder ao caminho de ferro a característica de serviço público.

Por outro lado, independentemente dessas alterações, pode-se calcular com rigor o custo de determinados encargos obrigatórios para o Caminho de Ferro e por conseguinte parece legítimo que a S. N. C. F. seja reembolsada dessas despesas por conta de verbas consignadas nos Ministé-

rios interessados e previstas no Orçamento Geral do Estado.

De facto, esta maneira de proceder já foi adoptada para determinadas tarifas de passageiros de carácter social, impostas pela lei ou pelo caderno de encargos (famílias numerosas, mutilados, tarifa militar, etc.).

Os reembolsos à S. N. C. F. são, no entanto, insuficientes, e algumas tarifas muito deficitárias não são ainda consideradas, quer em parte (caso das tarifas tranvias), quer no todo (caso das tarifas reduzidas das férias pagas). Conviria que os reembolsos atingissem o nível adequado e fossem pagos pelos Ministérios a que dizem respeito.

Por conseguinte, no que respeita a encargos do serviço público, é possível por um lado admitir algumas atenuantes e por outro reembolsar os caminhos de ferro de determinadas despesas.

Poderemos concluir que com esse procedimento se anulem completamente os efeitos financeiros inerentes ao serviço público?

Responderemos pela negativa, porque os encargos que se podem determinar com exactidão para serem reembolsados representam uma pequena percentagem das despesas totais provenientes do serviço público. A obrigação de assegurar todos os serviços previstos na regulamentação, mesmo quando não são lucrativos, a obrigação de manter uniformidade nas tarifas que, apesar das atenuantes possíveis permanecerá para a maioria delas, a obrigação de enfrentar as pontas de tráfego e os tráfegos desequilibrados, são sujeições extremamente pesadas que não se podem traduzir por verbas no orçamento dos caminhos de ferro. Mas, mesmo que, por hipótese, pudessemos calcular esses encargos, teríamos a dificuldade de determinar quem os deveria suportar, porque tanto interessam os usuários do caminho de ferro como os usuários da estrada, que indirectamente gozam das garantias dadas pelo serviço público.

* * *

Vimos que é possível e aconselhável atenuar, em determinados limites, as obrigações do caminho de ferro, mas trata-se apenas de atenuantes, e não podemos esperar, mantendo o carácter de serviço público ao caminho de ferro e dando liberdade à estrada, que dessas atenuantes resulte o equilíbrio do balanço da S. N. C. F..

Qual deve ser a directriz a seguir perante o déficite do caminho de ferro?

A resposta imediata e que naturalmente ocorre é evidentemente a seguinte: os caminhos de ferro devem, por todos os meios, reduzir as suas despesas lançando mão de uma reorganização dos seus serviços com a maior das energias.

Se, só nesta altura, mencionamos essa reorganização, não é por deixarmos de a considerar

como um dos factores mais importantes para a solução do problema, mas porque julgamos que tal reorganização só poderá ser eficiente desde que seja integrada no problema geral. Só por si e quaisquer que sejam os esforços despendidos, nunca poderá compensar o pesado «handicap» do caminho de ferro, considerado serviço público, perante a estrada com liberdade de acção.

Não nos alongaremos sobre as bases de uma possível reorganização dos caminhos de ferro, porque o objectivo deste trabalho é principalmente o problema de organização geral dos transportes: no entanto, indicaremos na generalidade os três princípios essenciais sobre que deve incidir a reforma.

1.º — Modernização da Técnica

O caminho de ferro faz uso, na maior parte das suas explorações, da técnica do Século XIX (tracção a vapor); o automóvel emprega a mais adiantada técnica do Século XX.

O preço de custo do caminho de ferro é por isso exageradamente elevado: nas pequenas linhas, é patente a desproporção entre o peso do equipamento empregado e o tráfego transportado; nas grandes linhas ainda não modernizadas, há ainda muito que fazer para melhorar o rendimento.

A evolução técnica do caminho de ferro atrasou-se precisamente devido ao estado de falsa concorrência em que as circunstâncias o colocaram; o «déficit» impediu a realização do esforço financeiro necessário para o modernizar. Esta prática é condenável: o que se torna necessário é proceder, sem hesitação, à elaboração de um plano técnico e financeiro que permita modernizar as redes que devem continuar a ser exploradas por via férrea e executá-lo em todos os casos em que haja compensação. Neste sentido o campo de aplicação é vastíssimo. Para fixar ideias, diremos que um projecto feito tendo em vista um aumento de serviço de automotoras, a substituição da tracção a vapor por tracção diesel num número elevado de comboios de mercadorias, com paragens frequentes em pequenas linhas, a substituição da tracção a vapor por tracção diesel em alguns comboios de passageiros e mercadorias com paragens frequentes nas grandes linhas e o emprego em maior escala de tractores nas manobras, representando no conjunto um encargo de 60.000 milhões de francos, acarretaria depois de executado, uma economia certa por ano de 12.000 milhões de francos, ou seja 20 % do valor da despesa. Há poucos equipamentos industriais que possam oferecer um rendimento semelhante.

2.º — A redução de pessoal

É evidente que os progressos realizados pelo caminho de ferro nas última décadas, diminuíram a importância dos efectivos necessários. A modernização da exploração no sentido que preconizamos traz consigo, entre outras consequências, a de um excesso de pessoal.

Assim, o caminho de ferro terá que resolver o problema desse excedente, problema que se apresentará sem descontinuidade durante bastante tempo e cuja solução é delicada, não só atendendo aos efectivos a considerar, como ainda às obrigações contratuais existentes com o pessoal.

3.º — Encargos sociais que oneram o caminho de ferro

O caminho de ferro tem uma dupla característica; é simultaneamente um serviço industrial e um serviço de administração pública; serviço industrial porque a execução dos transportes exige trabalho metódico, melhoria de rendimento e aperfeiçoamento técnico; serviço de administração pública, por ser um serviço público sujeito a uma fiscalização permanente e pormenorizada por parte do Estado. A propósito, convém frisar que é a própria fiscalização que, intervindo nas tarifas, impede o serviço comercial de tratar com a clientela com a maleabilidade e a rapidez que convém e em geral se encontram nas outras empresas.

O pessoal ferroviário está, há muito, sujeito a um regime estatutário semelhante ao do funcionalismo público, nomeadamente no que diz respeito a reforma; isto deve-se logicamente à sua característica administrativa.

Assim o caminho de ferro tem encargos patronais muito superiores ao da indústria particular, apesar mesmo do desenvolvimento que ultimamente tem havido em matéria de previdão social.

Em 1950, os encargos só com as reformas representaram para a S. N. C. F. 34 % dos salários, enquanto que o mesmo encargo cifrou-se, para os industriais de transporte automóvel, públicos e particulares, em 7 %.

O último reajustamento das reformas, que para os ferroviários corre paralelamente aos dos funcionários públicos, representa para a S. N. C. F. um encargo suplementar de 11.000 milhões de francos que, a partir de 1 de Janeiro de 1951, se devem somar aos 36.000 milhões de francos pagos em 1950.

Parece-nos absolutamente descabido comentar as razões justificativas desses encargos sociais; constatamos que existem, e existem tanto para os ferroviários como para os funcionários públicos: os primeiros não admitiriam a supressão das suas

regalias se os segundos as mantivessem. De resto, todas fazem parte de contratos formais.

Nestas condições, é necessário que o Estado tome em consideração que o acréscimo dos encargos sociais para o caminho de ferro é uma consequência directa da função de serviço público que lhe é imposta, e por esse motivo compete ao Estado, a exemplo do funcionalismo público, pagar uma parte das despesas, parte que deve ser calculada de forma a situar o caminho de ferro no mesmo nível de encargos sociais que os seus concorrentes.

É de notar que a desigualdade existente entre esses encargos tenderá, no futuro, a diminuir progressivamente, porque as consequências das leis sociais, cuja generalização é recente, ainda mal se fez sentir no que respeita à reforma dos trabalhadores da indústria particular.

São essas as três directrizes que devem, em nosso parecer, ser consideradas na organização da S. N. C. F.. Mas, como já tivemos ocasião de dizer, a reorganização, só por si, não poderá extinguir o «déficit», resultante da coexistência do serviço público e do sector particular, nos transportes terrestres. Deve atenuar o «déficit», e provavelmente em percentagem elevada, mas ficará ainda um remanescente que poderá de novo tomar incremento, com um acréscimo do equipamento automóvel.

Passaremos agora a tratar da coordenação propriamente dita, que representa a finalidade que temos em vista. Admitindo, por hipótese, que as obrigações do caminho de ferro tenham sido atenuadas na medida conveniente, admitindo que os meios de exploração tenham sido modernizados e que todas as reformas produtoras de economia tenham sido executadas, mesmo é quase certo que, se for mantida a liberdade dada aos transportes por estrada, as tarifas do caminho de ferro, serviço público, não poderão atingir o nível correspondente ao equilíbrio financeiro. Por outras palavras: os usuários pagarão uma parte da despesa, a restante deverá ser paga pelos contribuintes.

Este apelo ao contribuinte não representa, no entanto, uma excepção para o caminho de ferro: encontra-se, como matéria de facto, em quase todas as modalidades de transporte.

Não falendo na aviação comercial, em que o Estado custeia a infra-estrutura e uma parte das despesas de exploração, situações análogas são frequentes na quase totalidade dos transportes terrestres.

Na navegação interior, os usuários pagam as despesas inerentes ao material fluvial e as despesas com os canais pertencem ao Estado.

De forma semelhante, a despesa com as estra-

das é feita pelo Estado, para a grande maioria das que as utilizam.

Não faremos referência às discussões havidas sobre a quota-parte das despesas com a estrada, atribuível aos automóveis, nem à diferenciação entre ligeiros e pesados, nem tão pouco à legitimidade de consignação à estrada dos impostos cobrados sobre os carburantes cujos consumidores não são apenas os usuários da estrada.

Os resultados dos cálculos diferem conforme as bases de partida, mas chega-se sempre à mesma conclusão, a saber: certos industriais dos transportes automóveis, e dentro destes, principalmente, os que dão maior prejuízo aos Caminhos de Ferro (caminhões pesados com grandes percursos), pagam ao Estado muito menos que lhes competeria se houvesse em atenção uma participação nas despesas e no custo do equipamento necessários à manutenção das estradas.

Conclusão lógica: estes transportadores têm também um «déficit» e o preço de custo completo dos seus transportes estão, em parte, cobertos pelos contribuintes.

Verifica-se, pois, que, para cada uma das modalidades de transportes terrestres uma quota-parte das despesas é paga pelos usuários (tarifas) e a restante pelos contribuintes (impostos).

Foi o aspecto muito particular deste estado de coisas no caminho de ferro (a quota-parte dos contribuintes atingiu cifras elevadíssimas em valor absoluto, nestes últimos anos) que provocou a inquietação dos Governos dos países da Europa.

Em tempos idos a solução do problema era simples: por um lado, para a navegação interior (canais e rios) e para a estrada, o Estado tomava de sua conta os encargos integrais com a conservação, a sinalização e o policiamento dessas vias de comunicação, considerando que essas despesas eram aceitáveis e cabiam no conjunto do orçamento geral; por outro lado, para o caminho de ferro recorria à convenção de 1921 — no tempo das antigas Companhias — e à de 1937 para a S. N. C. F., convenções essas que em princípio deveriam restabelecer automaticamente o equilíbrio financeiro.

Com efeito, estas convenções previam que as tarifas deviam ser elevadas e mantidas no nível necessário e suficiente para que as receitas cobrissem as despesas, tendo em atenção as economias aconselháveis. Os redactores tinham mesmo estabelecido um mecanismo muito pormenorizado para que o equilíbrio financeiro fosse sempre atingido, contrabutando as possíveis tendências do Governo em manter um «déficit» por razões meramente políticas.

Houve, no entanto, uma coisa que não foi prevista: foi que chegasse o dia em que o equilíbrio financeiro se tornasse irrealizável, não porque os

Governos se recusassem a um aumento de tarifas, mas porque haveria impossibilidade material para os caminhos de ferro de as ajustar em consequência dos preços praticados pelos transportes por estrada.

Foi precisamente o que aconteceu, há algum tempo para cá. As tarifas do caminho de ferro têm, relativamente a 1939 (ano da guerra), o coeficiente 14 para passageiros e o coeficiente 13 para mercadorias; os coeficientes do mercado, preços de detalhe e de grosso são, respectivamente, 20,7 e 24 (Dezembro 1950).

É evidente que o caminho de ferro, comprando os materiais de consumo com coeficientes de ordem de 20 a 24, não podem ter um orçamento equilibrado, quaisquer que forem as melhorias do rendimento da exploração, com tarifas de mercadorias que atingem apenas o coeficiente 13.

Segue-se, no entanto, que o coeficiente 13 não pode ser ultrapassado, porque já com ele o caminho de ferro perdeu muita clientela que deu a preferência à estrada; se se desse o acréscimo do multiplicador, sem sujeitar a estrada ao mesmo regime, a fuga de mercadorias atingiria proporções tais que a operação financeira passaria a desastre.

Chegou o momento de reconhecer que a convenção de 1937, tratando isoladamente o caminho de ferro (equilíbrio financeiro obtido pelo ajuste das receitas com as despesas), em contraoposição do tratamento dado aos outros meios de transportes terrestres (despesas totais de manutenção da via de comunicação por conta do Estado), falhou e já não pode ter aplicação.

Estando as tarifas ferroviárias cerceadas pelas da estrada, o caminho de ferro passou a sofrer, em cheio, um desequilíbrio de exploração cujos encargos, somados aos das outras vias de comunicação, oneram de forma intolerável o orçamento geral do Estado.

Como dissemos, julgamos ilusório pretender o equilíbrio enquanto subsistir a desigualdade de sujeições entre a estrada e o caminho de ferro, e o problema para este for encarado isoladamente.

Creemos também na impossibilidade de igualar encargos porque a isso se opõe a natureza dos serviços e os próprios usuários. Nestas condições, é forçoso admitir que o problema já não consiste em tratar, por um lado, do equilíbrio do caminho de ferro, isoladamente, e por outro dos encargos, por conta do Estado, das infra-estruturas dos outros meios de transporte terrestre, mas, pelo contrário, em procurar o equilíbrio no conjunto, — via férrea, estrada e navegação, — como as convenções de 1921 e 1937 o pretenderam fazer para o caminho de ferro.

Encarar o problema para o conjunto dos transportes terrestres é a única forma de encontrar uma solução, desde que se considere que deve ser

mantida a competição e se reconhece a impossibilidade de igualar os regimes de funcionamento.

Nestas condições é lógico formular as perguntas seguintes:

Como pode o Estado actuar sobre os três meios de transporte terrestre, se hoje ainda não consegue disciplinar as tarifas da estrada? Será necessário nacionalizar os transportes por estrada, solução que o país não deseja?

Responderemos que é possível conservar a independência dos transportadores por estrada e a da navegação desde que as tarifas oferecidas por esses transportadores sejam conjugadas com determinadas sobretaxas, que constituirão receita do Estado e serão pagas pelos usuários e pelos contribuintes de uma forma geral, conjugação essa que deverá ter um objectivo económico bem definido e não uma finalidade apenas fiscal. Passaremos a descrever algumas aplicações na base dos princípios enunciados.

* * *

Antes de mais nada, torna-se necessário melhorar a distribuição do tráfego, saindo da situação actual de falsa concorrência que incita os transportes por estrada a servirem apenas os rumos de tráfego intenso, em particular a grandes distâncias, deixando ao caminho de ferro o tráfego disperso e secundário. Cada um dos meios de transporte deveria em princípio ser aproveitado ao melhor das suas aptidões; o contrário é proceder ao revés do bom senso. Este absurdo, que hoje se verifica, é a consequência directa da heterogeneidade das tarifas da via férrea e de estrada, que são calculadas em bases inteiramente diferentes, diferenciando-se as tarifas do caminho de ferro por terem de procurar uma compensação aos encargos do serviço público, uniformemente distribuída.

Para sair desta dificuldade, é indispensável ter em vista que, num país como a França, existe uma rede orgânica para transportes terrestres — estradas, canais e via férreas — que tem que ser respeitada antes de mais nada, devendo o seu exame prevalecer à própria análise do tráfego.

Assim, por exemplo, entre Paris e o vale do Ródano os meios de comunicação são constituídos por duas estradas nacionais e uma linha de caminho de ferro principal. Se, na base de uma economia dirigida perfeita, tivéssemos de transportar, de Vaucluse para Paris, os géneros frescos temporais, deveríamos, em primeiro lugar, calcular as despesas inerentes a cada uma dessas vias de comunicação e dar, sem mais, a preferência à que fosse mais económica e satisfizesse às condições requeridas.

Numa economia liberal devem procurar obter-se os mesmos resultados automaticamente por meio das tarifas oferecidas à clientela.

Ora como são estabelecidas as tarifas pelos transportadores por estrada? Estes transportadores, na elaboração das suas tarifas, consideram apenas uma fracção do preço do custo do transporte, que é a que corresponde às despesas inerentes aos veículos, e abstraem das despesas próprias das vias de comunicação. A seguir chamaremos a essa fracção, para simplificar, a «despesa directa».

Para que o caminho de ferro possa apresentar-se perante o cliente nas mesmas condições, é necessário que as tarifas sejam calculadas com o mesmo processo, isto é, partindo de um preço que não tenha em consideração nem as despesas próprias da via férrea (conservação, guarda e sinalização) nem as que resultam da incidência proveniente de serviço público para o transporte considerado.

Um preço de custo, nestas bases, pode ser calculado sem incertezas e a tarifa resultante passa a ser a que realmente é comparável à apresentada pela estrada.

Se a tarifação dos caminhos de ferro fosse baseada na despesa directa, então, sim, o tráfego poderia escolher livremente o transporte economicamente mais vantajoso dentro das condições requeridas.

Com esta fórmula, não haveria alteração nas normas habitualmente seguidas para as tarifas de estrada. Em contrapartida, para as linhas que dessem ser mantidas, o caminho de ferro passaria a ter uma latitude tarifária que lhe permitiria conservar o tráfego, sempre que pudesse concorrer com a estrada a um preço superior ao seu preço de custo.

Na realidade o caminho de ferro poucas vezes teria que recorrer ao limite de preço, no entanto deve ser encarada essa possibilidade.

Em última análise, procedendo-se dessa forma, ficariam salvaguardadas as grandes linhas de comunicação ferroviária, que seriam conservadas a título de interesse público, melhorando a sua utilização tanto quanto o necessário, contrariamente ao que hoje sucede em escala inconvenientíssima em que se verifica que o tráfego abandona essas linhas devido ao mau ajustamento de tarifas, dando preferência à estrada, apesar da despesa directa dos seus transportadores ser superior à do caminho de ferro.

Admitindo, por hipótese, que o tráfego tivesse encontrado a sua distribuição racional entre os meios de transporte, estrada, navegação, via férrea, na base das despesas directas, é preciso, em seguida, ter cuidado e estar muito atento a que qualquer nova preocupação de saneamento financeiro não venha destruir o equilíbrio obtido. Não se pode, por exemplo, pretender cobrir um «déficit» eventual do caminho de ferro actuando isolada-

mente sobre o seu sistema tarifário, porque a fazê-lo, a repartição do tráfego sofreria alteração e o desequilíbrio em vez de desaparecer, acentuava-se.

Pelo contrário, torna-se indispensável que qualquer operação que tenha em vista um saneamento financeiro abranja sempre o conjunto dos transportes terrestres, e que o somatório dos «déficits» seja considerado como um todo único.

Em que consistiria o «déficit» dos transportes terrestres supondo que os diversos transportadores recebessem dos seus clientes as receitas correspondentes a um sistema tarifário bem estabelecido, na base da despesa directa?

Para a estrada e a navegação, as despesas a descoberto das tarifas são, na generalidade, as relativas ao melhoramento, conservação corrente e sinalização das estradas e dos canais. Para o caminho de ferro, com tarifas também calculadas na base da despesa directa, os encargos a descoberto são: por um lado, as despesas com a via férrea (conservação, guarda e sinalização), e por outro as que resultam da função de serviço público e não o tenham sido reembolsadas pelo Estado (obrigação de explorar, tráfegos de ponta, etc.).

De notar que, na realidade, tendo o caminho de ferro um preço de custo mais baixo do que a estrada, num grande sector da exploração (grandes distâncias, comboios completos, etc.) nunca se verá obrigado a baixar as suas tarifas ao nível das despesas directas, limitando-se assim o «déficit».

Seja como for, o total das despesas a descoberto para o conjunto, via férrea, estrada e canais, terá que ser contrabalançado por impostos. Estes, no entanto, devem, em nosso parecer, obedecer a determinado critério, a saber:

1.º — O encargo total não ser incluído nos impostos gerais. Uma parte da totalidade deve ser paga pelos usuários, por meio de sobretaxas cobradas com as tarifas;

2.º — As sobretaxas acima indicadas devem ser iguais para os três meios de transporte terrestre.

Por outras palavras: o conjunto das despesas relativas a qualquer dos meios de transporte passam a compreender três elementos:

1.º — As despesas directas de transporte, pagas pelos usuários e incluídas nas tarifas;

2.º — Uma participação nas despesas com as vias de comunicação, paga por todos os usuários dos transportes terrestres por meio de uma sobretaxa igual para a estrada, via férrea e canais. Tratando-se de transporte público, essa sobretaxa poderá ser cobrada pelo transportador por conta do Estado e incluída na tarifa proporcionalmente a esta, englobando possivelmente o imposto sobre a receita bruta. Tratando-se de transportes parti-

culares, deve ser calculado um imposto anual em função das características do veículo utilizado que na medida do possível fosse, na relatividade, equivalente à sobretaxa exigida ao serviço público.

Pertence ao Governo e ao Parlamento determinar em que proporção devem ser distribuídos, entre os usuários e os contribuintes, os encargos que não representam despesas directas.

Uma participação dos contribuintes gerais, desde que possa ser mantida dentro de limites sempre bem definidos pelos poderes públicos, tem plena justificação: a existência de um serviço público, que a todos oferece estradas, canais e vias férreas, obriga a despesas de que não podem ser dispensados mesmo aqueles que não se servem normalmente destes meios de comunicação; a possibilidade de os utilizar fica sempre, e representa para eles uma garantia e um potencial que desde já usufruem, pelo menos indirectamente para o conjunto dos seus gastos próprios. Finalmente, a existência de um serviço público é indispensável ao funcionamento dos serviços do Estado.

* * *

A solução que acabamos de descrever não é, bem entendido, a única possível. É apresentada principalmente no intuito de fazer compreender a directiva conveniente para resolver o problema «Caminho de ferro — Estrada» que sendo, na sua essência, um problema técnico e económico, tomou o aspecto de um problema político.

Estamos persuadidos que será possível obter uma solução diferente da que está em vigor, mas para isso é necessário evitar os dois erros seguintes que se tem cometido:

O primeiro erro consiste em crer que o caminho de ferro pode, com reformas internas, cobrir um «déficit» de 100.000 milhões de francos com um orçamento de 380.000 milhões de francos, mantendo as sujeições de serviço público e aplicando às tarifas o coeficiente 14 e às despesas os coeficientes 20 e 24.

O segundo consiste, em querer, enquanto se espera o milagre das reformas internas, atenuar o

desequilíbrio, considerando o caminho de ferro isoladamente, isto é, aumentando as tarifas sem ter em conta as da concorrência, sabendo no entanto que este método, teve, tem e terá como consequência a perda de tráfego essencial.

Reformas no caminho de ferro são possíveis e necessárias; umas exigem tempo, outras tempo e fundos, nomeadamente a modernização dos meios de exploração. Os resultados a obter das reformas previstas são do mais alto interesse, mas seria uma ilusão acreditar que essas reformas, só por si, possam conduzir-nos ao equilíbrio financeiro.

Da mesma forma um aumento de tarifas é possível se for considerado que a quota-parte paga pelos contribuintes é demasiada e se entenda que os usuários podem pagar mais, mas os aumentos de tarifas só poderão ser produtivos se forem integrados num programa geral que abranja todos os meios de transporte terrestre.

Finalmente é necessário libertar o caminho de ferro das consequências materiais e morais do «déficit» que cada vez agravam mais o problema: por um lado, impedem a S. N. C. F. de proceder às modernizações aconselháveis do serviço, mesmo às mais lucrativas, e por outro fazem perder a coragem a uma corporação que acaba de fornecer um dos mais belos esforços de produtividade da indústria francesa.

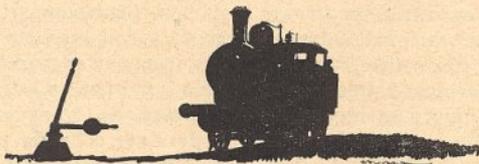
Julgamos que dentro das ideias expostas, será fácil encontrar uma solução razoável se todos a quem interessa o problema se persuadirem de que:

— O caminho de ferro não pode desaparecer a breve trecho;

— Este não deve ser constantemente apoucado e desconsiderado sem que desse procedimento resulte uma diminuição do valor material e moral que ele representa para o país;

— A boa directriz a seguir, não é acentuar o seu carácter de administração pública mas, pelo contrário, favorecer a sua situação como indústria.

No que respeita ao transporte por estrada, diremos que a solução preconizada pode parecer-lhe pesada, mas terá de reconhecer que, contrariamente a outras, dá-lhe liberdade, e essa vantagem compensa certamente muitos inconvenientes





Avenida Palace Hotel

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»

Telefones 3 0154-3 0157 - LISBOA

Hotel de 1.ª classe, situado no coração da cidade, junto da estação do Rossio e perto da Avenida da Liberdade

130 Quartos — 80 Quartos com banho

Telefones em todos os quartos ligados à rede internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA
COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMÉRICA BAR

Preços moderados — para estadias prolongadas condições especiais

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L. da

ARMAZÉM:

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO:

Travessa da Glória, 19

Telefone: 2 6317

L I S B O A
P O R T U G A L



Para impermeabilização de Paredes, Fundações, Rebocos, etc.

EMPREGUE

Cimento «LIZ» — Hidrofugado «N»

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

EM SACOS DE PAPEL DE 50 QUILOS

Peçam instruções para o seu emprego

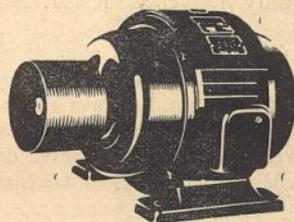
SEDE:

Rua do Cais de Santarém, 64-1.º — LISBOA

FILIAL NO NORTE:

Rua de Santo António, 190-A-1.º — PORTO

AGENTES EM TODO O PAÍS



MOTORES ELECTRICOS

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

DISJUNTORES

ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA
ALTA E BAIXA TENSÃO

Sociedade Luso Eléctrica, L. da

41, CALÇADA DO MARQUEZ DE ABRANTES, 13

Telef. 60331

LISBOA

Os nossos mortos

(Continuação da pág.ª 259)

Geografia, que ele muito honrou e à qual prestou, durante longos anos, relevantes e inolvidáveis serviços. Foi inexcusável.

Era colonial insigne, dos maiores da nossa terra, que muitos possuiu.

Versava os problemas ultramarinos, por mais espinhosos e complexos, com esmerada proficiência: era admirável.

Defensor intransigente dos nossos legítimos interesses, documentava, com elevado critério e profundo conhecimento dos assuntos ventilados, as suas afirmações, sempre desassombadamente emitidas.

Tive ensejo de apreciar a vastidão dos seus conhecimentos coloniais e o seu ardor e firmeza na defesa dos nossos direitos, quando, de 1904 a 1906, geri os negócios do Ultramar.

Nasceu então a minha amizade por Lopes Galvão e a minha admiração pelos seus talentos, vasto saber e surpreendente actividade — e o meu respeito pelo seu carácter. Pude apreciar a grande afinidade da sua cooperação leal e fecunda.

Aqueles sentimentos afervoraram-se com o convívio, durante cerca de sete anos, na Sociedade de Geografia, centro notável da sua actividade prestimosíssima.

Foi nos últimos tempos a alma da nossa grande agremiação colonial. A Sociedade de Geografia absorvia-o por completo. Estudava e resolvia os mais melindrosos assuntos com ciência e elevado critério. Era infatigável. No decurso da grave doença que o prostou, manteve-se no exercício das suas funções, o que contribuiu para acelerar a sua morte. A sua preocupação máxima era o prestígio da nossa Sociedade, para o que trabalhou sempre exaustivamente.

Foi de modelar dedicação: faz falta.

O seu desaparecimento motivou-nos pungente amargura. Todos os sócios da Sociedade de Geografia o admiravam e respeitavam. Merecia essas manifestações de elevado apreço.

A saudade que nos invade e perdurará, há-de associar-se sempre profundo reconhecimento pelos inestimáveis serviços que lhe ficámos devendo e veneração pelas suas virtudes, que eram radicadas e nobilíssimas.

O nosso Director, sr. Carlos d'Ornellas, que assistiu a todas as homenagens fúnebres, representou no funeral do sr. Coronel Lopes Galvão o corpo redactorial e os colaboradores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que, por motivos de vária ordem, se achavam ausentes de Lisboa. Em sinal de sentimento, os nossos serviços de redacção, administração e tipográficos

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Estão constituídos, como segue, os Corpos Gerentes, a Mesa da Assembleia Geral e o Commissariado do Governo da C. P.:

Conselho de Administração: Doutor Mário de Figueiredo, *Presidente*; Eng.º Manuel José Pinto Osório, *Vice-Presidente*; Eng.º Francisco Xavier Lobo de Almeida de Mello e Castro, *Administrador-Delegado*; Doutor Domingos Fezas Vital; Cor. Frederico de Magalhães e Menezes Vilar; Dr. Mário Malheiro Rey-mão Nogueira; Eng.º Mário Melo de Oliveira Costa.

Conselho Fiscal: Dr. Emídio Guilherme Garcia Mendes, *Presidente*; Dr. Augusto Victor dos Santos, *Vogal-Secretário*; Cor. Augusto Azevedo e Lemos Esmeraldo de Carvalhais, *Vogal*.

Mesa da Assembleia Geral: Dr. António Júdice Bustorff Silva, *Presidente*; Dr. José Maria Braga da Cruz, *Vice-Presidente*; Dr. Armando Vieira Mendes de Carvalho, *Secretário*; Dr. Arnaldo Pinheiro Torres, *Secretário*; José Rogélio Martins Alves, *Vice-Secretário*; Jaime Amador e Pinho, *Vice-Secretário*.

Comissário do Governo: Doutor José Alberto dos Reis.

estiveram encerrados no dia do funeral do nosso saudoso amigo e colaborador.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta à família do extinto e à Sociedade de Geografia sentidos pêsames.

Raoul Dautry

Faleceu no dia 21 de Agosto em Lourmarin, no sul da França, com a idade de 70 anos, o sr. Raoul Dautry, antigo director das linhas férreas francesas e presidente da Companhia Geral Transatlântica.

Foi ministro dos Armamentos nos gabinetes de Daladier e Reynaud, de Setembro de 1939 a Junho de 1940.

Gosou sempre no seu país de justo prestígio, e desde 1946 que vinha exercendo o cargo de administrador da comissão francesa de energia atómica. Raoul Dautry esteve recentemente em Portugal, onde era também bastante conhecido e respeitado, tendo sido cumprimentado pelo Director Geral da C. P. sr. Eng.º Espregueira Mendes e altos funcionários da Companhia.



RAOUL DAUTRY

Empreza de Refrigerantes Stadium, L.^{da}

CHAVES

Telefone 182 — Teleg. Stadium Limitada

Armazenistas de batata de consumo. — Artigos regionais. — Castanha verde para exportação

FABRICANTES DOS REFRIGERANTES FLAVIA

Centro Comercial de Chaves

DE

M. PARDELINHA

MERCEARIA — VINHOS — ADUBOS — BATATA
DE CONSUMO E SEMENTE

Rua da Estação — CHAVES

Caldas da Cavaca

(AGUIAR DA BEIRA)

Estância de cura e repouso, situada numa região muito pitoresca da Beira Alta, a 580 metros de altitude e a 38 quilómetros de Viseu. Aberta desde 15 de Junho a 31 de Outubro, com extensas matas sujeitas ao regime florestal, que se facultam aos senhores aquistas caçadores.

Água a mais fluoretada do país, a única que contém muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doenças de fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias.

Balneário moderníssimo, um dos melhores do país

Director clínico: **Dr. José de Azinheira Pral**

Lindo parque com divertimentos para crianças

Pensão Avenida Óptimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos

Pequenas casas e quartos mobilados de aluguer, para famílias

Dirigir correspondência ao gerente das **CALDAS DA CAVACA** — Aguiar da Beira, ou pelo Telefone n.º 6126

Angelo G. Ramalheira

ENGENHEIRO

CONSTRUÇÕES, ESTUDOS E PROJECTOS
DE ESTABILIDADE * BETÃO ARMADO



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

Telef. 49313 — LISBOA

Delegação no **PORTO**:

Praça Filipa de Lencastre, 22

CAPACIDADE GARANTIDA

MAIOR PODER

VIDA MAIS LONGA

ACUMULADORES COM GARANTIA DE QUALIDADE

AUTOSIL

A. A. SILVA av. 24 de Julho, 26-b LISBOA

GLYCOL
O IDEAL DA PELE

PRODUTOS VAP

O único preparado que realiza a máxima beleza, dando à pele o raro encanto da mocidade. À venda nas boas casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS GERAIS:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º-Esq. (a Santos) — LISBOA

TELEFONE, 6 4972

Enviamos encomendas pelo correio à cobrança. — Remetemos amostras contra nome, morada e 5350 em selos de correio para despesas de embalagem e registo

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO-ELVAS

Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49
LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 84
PORTO

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

JAMES RAWES & C.º, L.ª

Rua Bernardino Costa, 47, 1.º — Telef. 23232/4/5

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º — Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

Wiese & C.º, L.ª

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

///

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

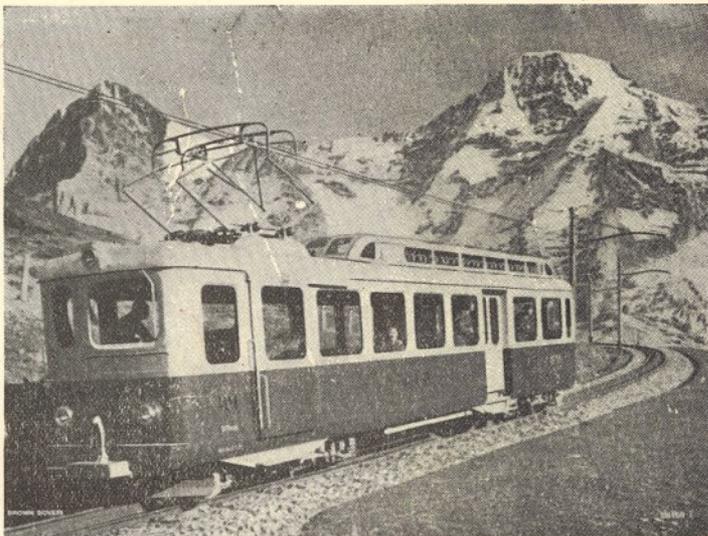
R. do Alecrim, 12-A LISBOA

Dínamos, motores, alternadores e transformadores

Aparelhagem de Alta e Baixa Tensão

TURBINAS A VAPOR

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



Automotora ligeira da linha de Wengernalp (Suíça)



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

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

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

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes

LISBOA

Carga e expediente, Rua do Comércio, 39 — Telef. 30551

FROTA

n/m. AFRICA OCIDENTAL	1.504 T.	n/m. COLARES	1.376 T.
n/m. ALCOBACA	9.437 T.	n/m. CONCEIÇÃO MARIA	2.974 T.
n/v. ALCOUTIM	10.536 T.	n/m. CORTIÇA	1.370 T.
n/m. ALENQUER	9.437 T.	n/v. COSTEIRO	900 T.
n/m. ALEXANDRE SILVA	3.110 T.	n/v. COSTEIRO SEGUNDO	490 T.
n/v. ALFERRAREDE	2.118 T.	n/m. COSTEIRO TERCEIRO	1.426 T.
n/m. ALMEIRIM	9.437 T.	n/m. GOVILHA	1.376 T.
n/v. AMARANTE	12.535 T.	n/v. CUNENE	9.980 T.
n/m. AMBRIZETE	3.100 T.	n/v. FOÇA	2.018 T.
n/m. ANDULO	9.100 T.	n/v. INHAMBANE	9.619 T.
n/m. ANTONIO CARLOS	2.974 T.	n/v. LUSO	10.125 T.
n/m. ARRAIOLOS	9.437 T.	n/v. MARIA AMÉLIA	3.005 T.
n/m. BELAS	7.110 T.	n/v. MELLO	8.253 T.
n/m. BORBA	7.145 T.	n/v. MIRANDELLA	7.900 T.
n/m. BRAGA	7.110 T.	n/m. SÃO MACARIO	1.221 T.
n/m. BRAGAÇA	7.110 T.	n/v. SAUDADES	6.430 T.
n/m. CARTAXO	1.376 T.	n/v. SILVA GOUVEIA	1.353 T.
n/v. ZÉ MANEL			1.220 T.
n/p. ALFREDO DA SILVA			3.643 T. — Com alojamentos para passageiros de I — II — III classes

TOTAL: 191.131 TONELADAS

LANCHAS A MOTOR:

REBOCADORES:

«AFRICA»,
«FREIXO»,

«CINTRA»,
«S. CRISTOVÃO»,

«ESTORIL»,
«SOURÉ»,

«GAROTÁ»,
«CAROCHA»,

«BOLHÃO»,

«MAQUELA»

24 Batelões (19 de 500 T., 13 de 400 T. e 2 de 250 T.)

24 Fragatas (2.150 T.)

1 Barca de água (250 T.)

1 Draga «BARREIRO» com 5 Batelões de Dragadas com 80 m3. cada.

EM CONSTRUÇÃO NOS ESTALEIROS DA C. U. F.:

3 navios de 3.600 T. e para 48 passageiros cada,

2 rebocadores de 1.200 T. cada.

CARREIRAS DE LISBOA PARA:

Norte de Europa — Norte de África — Cabo Verde — Guiné — Angola — Argentina
— Chile — Estados Unidos — Terra Nova — Groenlândia e costa de Portugal

IMPORTANTE:

A COMPANHIA QUE MAIS NAVIOS TEM AO SEU SERVIÇO CONSTRUÍDOS EM PORTUGAL NOS ESTALEIROS DA COMPANHIA UNIÃO FABRIL NO BARREIRO E EM LISBOA



TOSSE ?

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

GOTAS

XAROPE