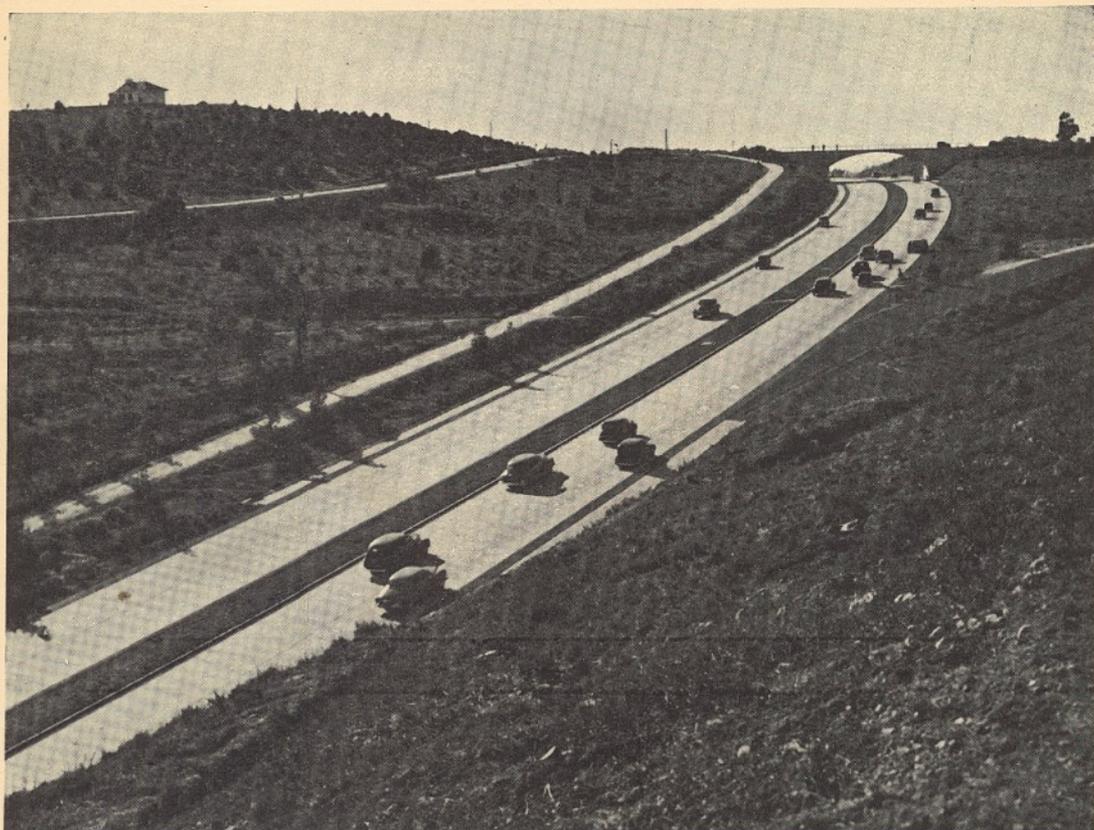




Gareta dos
Caminhos
de Ferro



AUTO ESTRADA - LISBOA

O aumento vertiginoso do número de veículos no Mundo obrigou os engenheiros a estudar novas técnicas que pudessem garantir as exigências do tráfego moderno. Nas grandes vias de comunicação já construídas, ou em projecto, o cimento tornou-se, por isso, indispensável, graças à sua resistência e qualidades antiderrapantes exigidas para a segurança dos automobilistas.

A Empresa de Cimentos de Leiria e Companhias Associadas, com as suas moderníssimas instalações e seus laboratórios de estudo constituem uma garantia do bom êxito das grandes realizações



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

1668



16—JUNHO—1957



ANO LXX

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL



- ⊗ RELÓGIOS DE PONTO
- ⊗ RELÓGIOS DE CUSTOS
- ⊗ RELÓGIOS DE VIGIA
- ⊗ CARIMBOS CRONOLÓGICOS
- ⊗ PRODUTÓGRAFOS

Desde 1888 SIMPLEX produz os relógios industriais que o mundo exige.



Representantes Exclusivos e Distribuidores
para Portugal e Províncias Ultramarinas

REPRESENTAÇÕES ARMANDO HALPERN, LDA

RUA DOS FANQUEIROS, 278-4.º — LISBOA

Telef.: 26238 - 33787 - 23120

Teleg.: DIARMO

Representações Armando Halpern, L.^{da}

RUA DOS FANQUEIROS, 278 - 4.º

Telefones 26238 e 33787 P. P. C. / Teleg. DIARMO

=====
L I S B O A
=====

Representantes e Distribuidores exclusivos para Portugal e Ultramar

Da Secção de: GALVANOPLASTIA
da Schering A. G. de Berlim

e de: RIEDEL & CIA, de Bielenfeld

INSTALAÇÕES COMPLETAS PARA ANODIZAÇÃO DO ALUMÍNIO
PRODUTOS QUÍMICOS E ANODOS DE NICKEL, CADMIO,
ZINCO, ETC., para entrega imediata.

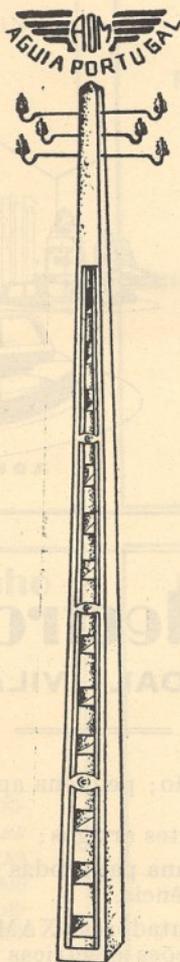
Postes de cimento armado "AGUIA,, (marca registada)

Aprovados pela Ex.^{ma} Direcção Geral dos Serviços Eléctricos

Fornecidos para os concelhos de Maia, Santo Tirso, Vila de Feira, Fafe, Murça, Castro Daire, Mirandela, Vila Pouca de Aguiar, Macedo de Cavaleiros, etc.

Gerez, Pedras Salgadas, Lar do Comércio, Casa do Gaiato, Clube de Golf de Miramar, etc.

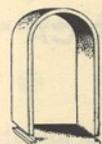
Elegância — Resistência



Tubos de cimento para Saneamento e regas, com e sem pressão desde 0,^m05 até 0,^m70



Anéis para revestimento de poços, desde 0,^m80 até 2^m



Peças para revestimento de minas

PREÇOS SEM COMPETÊNCIA — MATERIAIS GARANTIDOS

Transportes privativos para qualquer ponto do País

Alves, Oliveira & Machado, L.^{da} — Telef. 110 e 284

V. N. FAMALICÃO



Soc. de Elect. BROWN BOVERI, LTD.

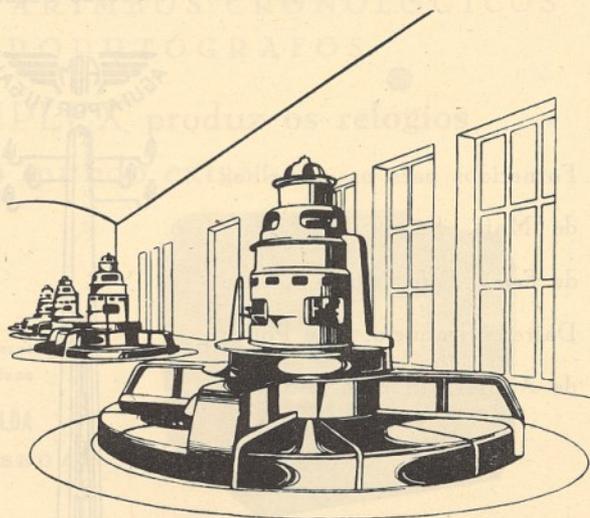
Rua de Sã da Bandeira, 481 - 2.º

Telefone 2 3 4 1 1 - P O R T O

Fornece equipamentos eléctricos suíços BROWN BOVERI para centrais eléctricas, indústrias, caminhos de ferro, etc.



Em armazém no Porto tem sempre motores eléctricos, disjuntores, aparelhos de soldadura, válvulas electrónicas, etc.



Empresa Electro Cerâmica

FÁBRICA NO CANDAL — VILA NOVA DE GAIA

Isoladores de alta e baixa tensão; pequena aparelhagem eléctrica de porcelana e baquelite; tubos isolantes.

Entre outros, produz os seguintes artigos:

- a) — Isoladores de porcelana para todas as aplicações, inclusivé para as de Raio X de alta frequência.
- b) — Interruptores e comutadores «XAMAX» de bácia, silenciosos apropriados para instalações eléctricas de habitações, escritórios, hospitais, casas de saúde, hotéis, etc.
- c) — Tubo plástico «POLIVOLT» próprio para protecção de condutores eléctricos em substituição do tubo de aço.
- d) — Tubo plástico «POLISANITE», indicado para esgotos e condução de líquidos, por ser inatacável pela maior parte dos ácidos e bases.

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

ELLERMAN LINES

Serviço regular entre os seguintes portos:

ELLERMAN & PAPAYANNI LINES, LTD.

Liverpool, Swansea, Porto, Lisboa, Setúbal
e Liverpool

ELLERMAN GREAT LAKES LINE

Nápoles, Génova, Marselha, Barcelona,
Sevilha, Cádiz, Lisboa, Montreal, Toronto,
Hamilton, Cleveland, Detroit, Milwaukee,
e Chicago
e regresso

ELLERMAN'S WILSON LINE, LTD.

Hull, Londres, Lisboa, Génova, Livorno,
Nápoles, Sicília

Hull, Londres, Lisboa, Bari, Veneza,

Trieste e Rijeka

AGENTES:

Mascarenhas e C.ª

Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º-D.

Telefs. 27311-22598

LISBOA

**Material para a pulverização
de plásticos pelo
processo Schori**

**Produtos para a fundição de
metais ferrosos
e não-ferrosos**

António Pacheco Agosinho, Lda.

Rua Rodrigues Sampaio, 15, 2.º Dt.º

LISBOA

TELEFONE 54191

Dominguez & Lavadinho



**FÁBRICA DE SOBRESCRITOS ■ MANI-
PULAÇÃO DE PAPÉIS DE ESCREVER
E SACOS DE PAPEL ■ PAPELARIAS
E TINTAS DE ESCREVER NACIONAIS
E ESTRANGEIRAS ■ ARTIGOS DE DE-
SENHO E PINTURA ■ PAPÉIS QUÍ-
MICOS ■ LÁPIS, ETC.**

SEDE:

Rua da Assunção, 79-85

Rua dos Sapateiros, 135-143

LISBOA

FÁBRICA:

Av. Casal Ribeiro, 18-24

Telefs. 25201, 25202

MATERIAL ELÉCTRICO

**para instalações de alta
e baixa tensão**



ESPECIALIDADES GARDY:

Corta-circuitos e cartuxos de alto poder
de corte, alta e baixa tensão.

Disjuntores para força motriz e ilumina-
ção.

Disjuntores de calibres variáveis.

Disjuntores MINIHUILLE, até 35 kV.

Dispositivos de corte em carga para sec-
cionadores, etc.

REPRESENTANTE:

ANTÓNIO BARÓ

Rua da Assunção, 99-2.º-Dt.º

LISBOA

Companhia de Fiação e Tecidos de Guimarães

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

GUIMARÃES

///

Endereço Telegráfico:

«CAMPELOS» — Guimarães

TELEFONES

Direcção, 4304
Armazém, 4164
Campelos, 4718
Ronfe, 4662

///

FIAÇÃO EM CAMPELOS
TECELAGEM EM GUIMARÃES

João Ribeiro da Cunha, Filhos, L.^{da}

Fábrica de Fiação e Tecidos do Crastinho

Telef. 4643

PEVIDÉM — Portugal

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECIDOS DE LINHO E ALGODÃO
ESPECIALIDADE EM PANOS PARA LENÇÓIS

Albano Coelho Lima & Filhos, L.^{da}

TELEF. PPC 40 141 (2 linhas)

PEVIDÉM

Telegramas: TEIXEIRABREU

Telefone: 4109

CASA DOS LINHOS
DE

Teixeira de Abreu & C.^a, Limitada

PREMIADOS EM TODAS AS EXPOSIÇÕES
A QUE CONCORRERAM

Fabrico especial de panos de Linho de Guimarães

ATOALHADOS—PANOS DE ALGODÃO—LENÇOS DE LINHO
E DE ALGODÃO—COLCHAS DE SEDA E DE ALGODÃO—
COBERTORES DE ALGODÃO E DE Lã—ENXOVAIS—
BORDADOS REGIONAIS—ETC.

32 a 38 — Largo 28 de Maio

GUIMARÃES

Manuel Pinheiro Guimarães & C.^a Sucrs.

(CASA FUNDADA EM 1798)

105, Largo do Toural, 111

TELEFONE, 4118

GUIMARÃES

Armazém de Lanifícios e Tecidos de Algodão
Vendas por junto e a retalho

FÁBRICA DE NOVIDADES PLÁSTICAS

«XAVI»

António da Silva Xavier

Rua Gil Vicente * Tel. 4184 * GUIMARÃES

Botões, Pentes, Brinquedos, Utilidades, Sandálias plásticas
com durabilidade superior ao cabedal

CONTINENTAL

SOCIEDADE DE CONSERVAS, L.^{da}

MATOSINHOS — Portugal

= Conservas de sardinhas

iguais às melhores =

Joaquim Ferreira Sampaio

(HERDEIROS)

Depósito de Materiais de Construção: Cal, Cimento,
Gesso, Asfalto, Telha e Tijolo; Tintas e Vernizes, Etc.

ADUBOS AGRÍCOLAS

RUA DR. ARNALDO COELHO

SANTO TIRSO

Telefone 81

C. LOPES & C.^a

ARMAZENISTAS DE MERCERIA, AZEITE, MIUDEZAS,
FERRO E ADUBOS

TELEFONES: 9 E 67 (P. B. X.)

V. N. DE FAMILIÇÃO

FÁBRICA DE SERRAÇÃO
DEPÓSITO DE MADEIRAS TELHA E TEJOLO
PAIVA, FERREIRA & C.^a, L.^{da}
MONTINHO Telefone 131 SANTO TIRSO

S I D E L O R

UNION SIDERURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

GRANDES PRODUTORES DE CARRIS PESADOS, TRAVESSAS E OUTRO MATERIAL DE VIA
ORGANIZAÇÃO DE VENDAS PARA EXPORTAÇÃO

96, Rue Amelot - Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA
107, R. dos Douradores - LISBOA

S O R E F A M E

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

Rua Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho
Telefones: Amadora 1004-1048 Telegramas: «Sorefame»

AMADORA

Construções Metálicas

Carruagens de Caminhos de Ferro

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

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

ESCRITORIO

Rua Luís Pinto Moitinho
(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. { 843391 / 92
842070

L I S B O A



COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

Capital: 7 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPEA

TELEPHONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

FAPOBOL

Rua Domingos Machado, 64 e 210 — PORTO

Telefones: P. P. C. 6 1125 - 6 1126 - 6 1127

Telegramas: FAPOBOL

Fábrica Portuense de Borracha, Lda.

Códigos Usados: A. B. C. 5.^a Edição e Ribeiro

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

ESPECIALIZAÇÃO NOS PRODUTOS

Calçado — Pneus para Bicicleta — Artigos para Bicicleta — Artigos para Motocicleta — Artigos para Auto — Artigos para Caminhos de Ferro — Artigos Sanitários — Artigos para Farmácia — Artigos Domésticos — Artigos para Desporto — Brinquedos — Artigos para a Indústria

TUBOS CHUPADORES PARA:

Rega — Pulverização — Pressão — Óleos — Gazolinhas — Azeite

Especializados no revestimento de Cilindros para todos os fins

Pastas para a indústria de Recauchutagem

DISTRIBUIDOR GERAL

PRATA RÁDIO, LIMITADA

Rua Formosa, 354 — Telef. 2 3953 — PORTO

Companhia de Fiação e Tecidos de Fafe

S. A. R. L.

Sede: Avenida dos Aliados, 236-1.^o
PORTO

Telefones: 2 1040
194 Estado

Telegramas: FAF

Fábrica: Lugar do Ferro
FAFE

Telefone: 49238

ESPECIALIZADA NO FABRICO DE PANOS
BRANCOS, BRETANHAS, CAMBRAIAS,
PANOS PARA LENÇÓIS, ZUARTES,
COTINS, CAQUIS, ETC.

FORNECEDORA DO ESTADO

|||
BORGES
VINHOS DO PORTO

BORGES
VINHOS DE MESA

BORGES
ESPUMANTES NATURAIS

BORGES
BRANDIES VELHOS

|||

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
 ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

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

COLABORADORES:

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

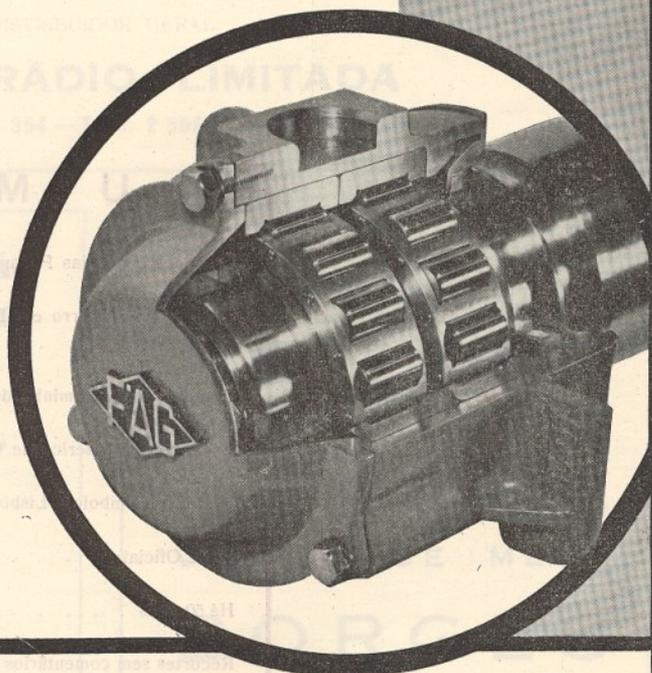


S U M Á R I O

Feira das Indústrias Portuguesas	219
O Caminho de Ferro e o Estado, pelo <i>DR. ÁLVARO LIBANIO PEREIRA</i>	221
Companhia do Caminho de Ferro de Benguela	227
Engenheiro Frederico de Quadros e Abragão	227
Um novo comboio — Lisboa-Paris, por <i>GUERRA MAIO</i>	228
Parte Oficial	250
Há 50 anos	237
Recortes sem comentários	259
Gazeta dos Caminhos de Ferro	240



ROLAMENTOS FAG PARA TODOS OS FINS



**SOCIEDADE COMERCIAL
LUSO - COLUMBIA, L^{DA}**

PORTO

PRAÇA D. FILIPA DE LENCASTRE, 49
TELEF. 25838/9

LISBOA

RUA DO TELHAL, 8-C
TELEF. 35620

End. Teleg. » LUSOCOLUMBIA «

Feira das Indústrias Portuguesas

Uma grande afirmação nacional

A Feira das Indústrias Portuguesas, cuja iniciativa se deve à Associação Industrial Portuguesa, realizou-se este ano já em edifício próprio, construído na Junqueira. É uma edificação de estilo moderno, de concepção feliz, que veio valorizar e enobrecer aquele local.

O público de Lisboa, sempre curioso por novidades, principalmente por aquelas que, simultaneamente, lhe proporcionam uma lição e um divertimento agradável, acorreu em massa à magnífica exposição de produtos fabricados em Portugal por portugueses.

Com efeito, a Feira das Indústrias Portuguesas, instalada, finalmente, em palácio próprio, constitui uma admirável lição e para muitos, para uma grande maioria dos que, interessadamente, percorreram as suas numerosas secções, representou também uma enorme surpresa, não só pelo número extraordinário de artigos, mas igualmente pela perfeição impecável que os distingue, pela beleza e delicadeza de outros produtos, que testemunham, a par de uma especialização técnica, um forte e consciente sentido artístico.

Não há dúvida de que os portugueses possuem uma extraordinária capacidade de trabalho, de assimilação e de criação original. Todos os artigos expostos, desde as máquinas mais pesadas aos objectos mais delicados, trazem a marca inconfundível da sua personalidade. Portugal pode contar

com a sua indústria, que é já uma realidade gloriosa.

São muitos os produtos da Indústria Nacional que, no estrangeiro, ganharam justo apreço e mercado certo, como, por exemplo, têxteis e faianças artísticas.

Quem estas linhas escreve, teve a feliz oportunidade de, há poucos anos, verificar em Londres, num importante estabelecimento de lanifícios, em Oxford Street, como os nossos tecidos tinham ali prestígio e bom preço. Tratava-se de adquirir um bom corte de fato, azul, para um português exigente, que não se importava de pagar fosse o que fosse. O empregado, rapaz amável, mostrou-nos vários cortes. Pessoa que nos acompanhava, perguntou-lhe se não tinha outra peça de tecido melhor.

—Temos, sim, magnífico, *Made in Portugal*, — mas é mais caro — foi a resposta pronta do empregado.

Veio para o balcão o corte de fato de fazenda azul e verificámos que, efectivamente, era um excelente tecido que trazia o rótulo de *Made in Portugal*.

Final de contas, tudo estava certo. Se, em Londres, se vendem artigos de Paris; se em Paris, como em Lisboa, são apreciados os artigos ingleses, por que razão os londrinos não haviam de dar também preferência aos bons, aos perfeitos artigos saídos das fábricas portuguesas onde trabalham técnicos portugueses especializados?

A Feira das Indústrias Portuguesas é uma admirável afirmação das realidades e das possibilidades nacionais. O público que teve a feliz oportunidade de a percorrer, deve sentir-se satisfeito com a sua organização, que lhe permitiu ver, num admirável e grandioso conjunto, tudo quanto, nas nossas oficinas, os nossos engenheiros, os nossos técnicos e operários vêm produzindo inteligentemente, honestamente, patrioticamente, porque trabalhar bem é uma maneira de servir e amar com dignidade a sua Pátria.

As indústrias ligadas aos caminhos de ferro estão também representadas nesta Feira grandiosa. Lá vimos um comboio miniatura que representa o novo e magnífico material, construído nas oficinas da Sorefame, na Amadora, e que entrou em serviço na linha electrificada de Sintra. A inauguração dos comboios eléctricos daquela linha é um facto recente — e por essa ocasião o público já pôde verificar que a nossa indústria, com a construção daquelas carruagens, tinha dado um grande passo em frente. No recinto ao ar livre da Feira, onde se acham expostos alguns produtos da indústria pesada, vimos também uma automotora eléctrica de 2.ª classe, em construção, que se destina ao serviço suburbano da C. P. Esta unidade, foi visitada com muito interesse, pois foi para ali levada propositadamente para que o público pudesse observar algumas fases da construção. Adiante, o público pôde ver uma esplêndida carruagem de 1.ª classe, pronta a entrar ao serviço, e que se destina à linha de Limpopo, dos Caminhos de Ferro de Moçambique. Não se trata apenas de uma carruagem de luxo, verdadeiramente bonita, quer no exterior quer no interior, mas sobretudo dotada com todos os requisitos para o transporte cómodo e higiénico de passageiros numa das regiões mais quentes da nossa Africa Oriental. Dispõe essa carruagem, cuja construção muito honra os engenheiros e ope-

rários da Sorefame, de 52 lugares sentados, de 28 camas, ar condicionado, aquecimento eléctrico, água quente, fria e refrigerada, e casa de banho com chuveiro.

A renovação do material eléctrico não só é um facto na metrópole, é também uma evidência nas nossas Províncias Ultramarinas, como os milhares de visitantes da Feira das Indústrias puderam verificar com os seus próprios olhos. As realizações à vista são as mais eloquentes — e não admitem dúvidas e controvérsias.

Com a construção de barragens e de novas centrais eléctricas, abrem-se novas perspectivas para o trabalho português. A perfeição técnica impõe-se já à confiança do público.

No número de Fevereiro, deste ano, da revista «Indústria Portuguesa», órgão da Associação Industrial Portuguesa, lê-se, no editorial, o seguinte: «Enquanto a industrialização foi em Portugal uma ideia, partilhada corajosamente por alguns precursores e servida na realidade prática por alguns pioneiros, não faltaram a envolvê-la os cepticismos e, na sua esteira, os obstáculos da incompreensão e da má vontade. Desde que o progresso industrial do País se converteu num movimento em plena marcha, actuando sob múltiplas formas no viver comum, a mentalidade colectiva está a transformar-se rapidamente, criando em torno da indústria e dos seus problemas e aspirações um ambiente muito diverso do que se lhe conheceu em passado ainda próximo. A indústria é hoje uma realidade incontestável em Portugal e, podemos dizê-lo, uma realidade vitoriosa.»

Com efeito, esta admirável Feira, que este ano pôde já efectuar-se no seu próprio Palácio, constituiu a afirmação de uma realidade vitoriosa. É com realidades desta natureza que ganhamos confiança em nós mesmos e acreditamos, com saudável optimismo, no Futuro.

O Caminho de Ferro e o Estado

Pelo Dr. ALVARO LIBÂNIO PEREIRA

COMO é sabido, os transportes atingiram uma tal importância que não há, pode dizer-se, forma de actividade que directa ou indirectamente deles não aproveite.

Eles são elemento relevante da produção, já fazendo chegar aos locais de fabrico as diversas matérias primas, já levando para os centros de consumo os produtos fabricados. São factor de valorização das regiões e de aproveitamento das riquezas, acudindo à colocação de muitos productos que doutra forma estariam condenados a perder-se. São o ponto fulcral de muitas indústrias, tais como as de turismo e hotelaria. Contribuem para o intercâmbio intelectual e artístico dos povos. São veiculo de expansão da civilização e dos aperfeiçoamentos da técnica. Contribuem para a descentralização das grandes urbes, que o mesmo é dizer para a solução de muitos problemas ligados aos excedentes demicos das mesmas.

Os transportes constituem, em suma, um valor económico de primeira grandeza, cada vez mais evidenciado com o contínuo progresso da civilização. A par disso, em tempo de guerra a sua função é de primacial importância.

Dest'arte, é bem compreensível que o Estado, na sua missão superior de velar pelo interesse colectivo, cuide de encaminhar a satisfação desta necessidade vital, que são os transportes, pela forma que eles melhor correspondam ao bem público. E assim, não excluindo a existência dos transportes particulares, surge a necessidade de um serviço público de transportes de interesse geral «capable de satisfaire les besoins généraux essentiels de l'économie», conforme o dizer de René Bourgeois no seu livro «L'Exploitation Commerciale des Chemins de Fer Français».

Segundo o mesmo autor, este serviço público de transportes, devendo ser explorado no interesse da colectividade, deve apresentar as características essenciais seguintes :

«1.º — il faut qu'à tout moment et sur chaque relation, tous les transports nécessaires soient réalisables. Il ne peut en être ainsi que si le Ser-

vice Public est soumis à l'obligation de transporter sur toutes les relations, même sur celles qui sont désavantageuses ; il faut en outre qu'il possède un matériel suffisant pour faire face à toutes les pointes de trafic et que son exploitation soit centralisée de façon qu'il puisse à tout instant envoyer sur les points, où ils font momentanément besoin, les moyens nécessaires en matériel et en personnel ;

2.º — les tarifs, publiés et connus de tous, judicieusement échelonnés en fonction des différents trafics, doivent être appliqués à tous les usagers sans préférence ou tour de faveur ; ils doivent être les mêmes sur l'ensemble du pays, ce qui exige une compensation financière entre les services déficitaires et les services excédentaires ;

3.º — son organisation doit être assez forte pour que l'État puisse compter sur lui en toutes circonstances, en temps de paix comme en temps de guerre ;

4.º — en raison de l'importance des moyens qu'il nécessite et du caractère essentiel des besoins à satisfaire, il ne peut être exploité à des fins privées ; son exploitation, faite pour le compte et dans l'intérêt de la collectivité, doit être en conséquence soumise au contrôle de l'État».

Cuidando apenas de examinar o caso do Caminho de Ferro, verificamos que este transporte integra em si absolutamente a característica de serviço público de interesse geral.

Mais pela sua característica de serviço público, mas também grandemente pelas condições próprias exigidas para a sua construção — expropriações de longas faixas de terrenos contínuos e inacessíveis à passagem do público e imobilização de avultados capitais que se estende por todo o decurso da exploração —, o Caminho de Ferro constitui forma de actividade influenciada por forte acção do Estado.

A acção do Estado é diversa segundo as correntes políticas vigentes ou as circunstâncias do momento da sua construção e leva a uma variedade de fórmulas, que vão desde a exploração

directamente feita pelo Estado à exploração feita por empresas privadas, passando pela exploração por empresas de economia mista.

Tem-se debatido a questão de saber se será melhor a exploração exercida pelo Estado ou a exercida por entidades privadas. Diz-nos Paul de Groot no seu «*Traité d'Exploitation des Transports*» o seguinte a este respeito:

«Il ne faut généralement pas chercher les raisons profondes de l'administration des chemins de fer par l'État ou au contraire le recours à l'initiative privée, dans des considérations de technique d'exploitation proprement dite; il semble bien prouvé à l'heure actuelle par l'expérience que des réseaux sont également bien exploités, dans de bonnes conditions techniques et avec grand souci du bien public, par les agents de l'État ou par ceux de sociétés d'économie mixte. Le zèle de personnes désintéressées, de même que le souci des intérêts généraux montrés par des services poursuivant la réalisation de bénéfices, se manifestent avec une égale fréquence et l'expérience en la matière montre que certaines précautions étant prises, les deux formules sont capables de donner des résultats pratiques équivalents».

Não sendo a exploração feita pelo Estado, ela acarreta consigo sempre uma concessão do serviço a explorar.

Ainda no seu Tratado antes referido, Paul de Groot exprime-se nos seguintes termos quanto à concessão:

«Il est d'usage de définir la concession d'un service public comme l'acte par lequel l'autorité, agissant dans l'exercice de sa mission politique, accorde à un particulier ou à un organisme le droit de créer ou celui d'exploiter un service d'intérêt général.

C'est un acte bilatéral, (1) par lequel les pouvoirs publics délèguent une partie de leurs pouvoirs en autorisant le recours à l'usage des biens publics. De plus, ces mêmes pouvoirs publics confèrent à l'exploitant les prérogatives indispensables pour qu'il puisse exploiter le dit service public.

En contrepartie, l'exploitant prend l'engagement de se conformer à certaines conditions qu'imposent les pouvoirs publics, conditions qu'il est d'usage de réunir dans le cahier des charges de la concession».

Entre nós, a construção e exploração dos Caminhos de Ferro teve o seu desenrolar através de uma série de concessões feitas a diversas entidades, tendo também o Estado chamado a si a exploração directa de algumas linhas.

(1) — Os juristas consideram-no, em regra, um acto misto de convenção-lei e convenção-contrato. Só nesta última feição é que adquire legitimidade a classificação de «bilateral» ao acto.

Não nos deteremos a fazer a história dos nossos Caminhos de Ferro. Registaremos todavia que as linhas do Estado deixaram de ser exploradas em regime de «régie», pelo arrendamento das mesmas à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — contrato de 11 de Março de 1927 —, a qual, por sua vez, trespassou algumas delas a outras empresas. O contrato foi feito por um período de 30 anos a contar da data do início da exploração pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — 11 de Maio de 1927 —, com direito a qualquer dos outorgantes pedir a revisão no fim dos primeiros 10 anos e em períodos subsequentes de 5 em 5 anos, reservando-se o Governo o direito de o rescindir a partir do 15.º ano e ainda o de prorrogá-lo até à data do termo de qualquer concessão do caminho de ferro com o qual lhe conviesse englobar o das linhas da sua rede.

Desde então, todas as nossas linhas férreas ficaram a ser exploradas por empresas privadas.

A partir de 1 de Janeiro de 1947, passou a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a ser detentora de todas as concessões de linhas férreas e das linhas do Estado por ter adquirido, com autorização do Governo, os alvarás de concessão e o material motor e circulante das outras empresas, e, em relação às linhas do Estado que tomara de arrendamento e havia trespassado a outras empresas, ter rescindido os respectivos contratos, entrando na sua exploração tal como o fazia desde 1927 quanto às restantes linhas do Estado (2).

Esta concentração, longe de ter sido ocasional, constituiu a fase que colocou a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses na situação exigida pela Lei n.º 2008, de 7 de Setembro de 1945, para o estabelecimento da concessão única determinada na mesma Lei, da qual são de relevância para o Caminho de Ferro as Bases I e II, do teor seguinte:

«BASE I

O Governo, para se conseguir a maior eficiência económica dos transportes ferroviários, estabelecerá o plano de substituição de todas as concessões de linhas férreas de via larga e estreita por uma concessão única, que abrangerá as linhas do Estado.

(2) — Não foi compreendida a linha do Cais do Sodré a Cascais. A integração desta linha na exploração da C. P. foi deixada para melhor oportunidade. Esta linha foi concedida pelo Estado à C. P. por alvará de 1887, mas a C. P. arrendou a sua exploração em 1918 à Sociedade «Estoril» até ao termo de 50 anos contados da conclusão das obras de substituição da tracção a vapor pela tracção eléctrica, cuja empreitada estava prevista no mesmo contrato de arrendamento. As obras de electrificação findaram em 30 de Dezembro de 1926, pelo que o arrendamento da exploração termina no fim do ano de 1976.

Esta concessão será feita à empresa que resultar da fusão das actuais, por acordo entre elas. O Governo promoverá este acordo e deve, em qualquer caso, tomar as medidas necessárias à satisfação do objectivo previsto na alínea anterior.

Na fusão das empresas e no contacto de concessão única serão sempre levados em conta e assegurados os direitos, expectativas e valores patrimoniais do Estado, quer resultem da sua posição nas empresas, quer das concessões existentes.

BASE II

À nova empresa incumbe realizar, além da exploração de toda a rede, conforme os progressos técnicos e comerciais, a transformação e reapetrechamento dessa rede, conforme o plano por ela proposto ou da iniciativa das instâncias oficiais, aprovado em Conselho de Ministros.

O plano deve prever tudo o que respeita à economia dos transportes ferroviários e, em especial, a electrificação das linhas, na medida em que for julgada conveniente.

Para executar este plano, pode o Governo facilitar à empresa a obtenção dos necessários meios financeiros e atenuar os encargos que actualmente onerem o exercício da indústria ferroviária».

Diz-nos o Prof. Doutor João Faria Lapa no seu livro «Transportes Terrestres» que «não é tarefa fácil profundar a evolução do transporte automóvel no nosso País e menos ainda a influência dessa evolução no tráfego ferroviário».

Sem pretendermos, por nossa parte, penetrar a questão, mas porque essa evolução e influência estão na base das razões que levaram à promulgação da referida Lei n.º 2008, não deixaremos de assinalar alguns dos aspectos dessa evolução e influência, evidenciados em providências de carácter legal.

Assim, verifica-se que em face de repetidas reclamações feitas pelas empresas ferroviárias contra o estabelecimento de carreiras em automóveis pesados e ainda ante a concorrência desordenada entre os próprios camionistas, resolveu o Governo, por portaria de 15 de Abril de 1931, nomear uma comissão para proceder ao estudo da regulamentação dos transportes em automóveis pesados e à sua conjugação com os transportes ferroviários, em cujo trabalho se baseou o Decreto n.º 22 718, de 22 de Junho de 1933, tendo o regulamento aprovado por este Decreto sido, pouco depois, em 24 de Janeiro de 1934, substituído pelo regulamento aprovado pelo Decreto-Lei n.º 23 499.

Estas disposições legais vieram estabelecer certos princípios atinentes à melhor ordenação da actividade dos transportes públicos automóveis, princípios que bastante frutuozos foram. Mas as possibilidades proporcionadas aos transportes au-

tomóveis contrastavam, ainda assim, com as obrigações e encargos a que estava submetido o Caminho de Ferro, vindas ainda do tempo em que a exploração deste envolvia de facto um monopólio dos transportes terrestres, e que o colocava em situação menos favorável. Esta situação relativa dos dois meios de transporte alimentava, indubitavelmente, a concorrência entre si, com prejuízo de um e de outro e da economia da Nação.

Representando o Caminho de Ferro no conjunto da riqueza nacional um grande valor de que o Estado não pode desinteressar-se e sendo certo que os transportes automóveis constituem um importante meio de fomento com sólida posição já tomada, tornava-se indispensável estabelecer o equilíbrio dos interesses em jogo, evitando que o desenvolvimento de um se fizesse em prejuízo do outro.

Reconheceu assim o Governo a necessidade de se estabelecer a coordenação dos dois meios de transporte, remetendo cada um ao seu campo de acção, com aproveitamento das vantagens que as características próprias de cada um oferecia.

A par dessa coordenação, e até como forma de melhor a favorecer, reconheceu ainda o Governo que era da maior importância robustecer as entidades em presença, demais que, por um lado, era preciso pôr o Caminho de Ferro em situação de resolver dificuldades que lhe eram próprias e não da influência dos transportes automóveis, e, por outro lado, ocorrer à dispersão de iniciativas e de esforços que caracterizava o transporte automóvel e que tornava imperfeitas as condições de cada empresa para a missão que lhe competia e fracas as suas possibilidades de concorrência ante os seus émulos. Para este fim, entendeu o Governo que estava indicada a fusão de todas as empresas de caminhos de ferro numa única e a concentração, em certa medida, dos transportes por carreiras de automóveis.

Com os propósitos apontados, foi pelo Governo apresentada em 1945 à Assembleia Nacional a competente proposta de lei, de que resultou, depois de importante parecer da Câmara Corporativa e longo debate na Assembleia Nacional, a já referida Lei n.º 2008, de 7 de Setembro de 1945, também chamada Lei da coordenação dos transportes terrestres.

No cumprimento do estabelecido nesta Lei, vários diplomas foram publicados, sendo de destacar, quanto aos transportes automóveis, o Regulamento de Transportes em Automóveis (Decreto n.º 37 272, de 31 de Dezembro de 1945) e, relativamente aos transportes ferroviários, o Decreto-lei n.º 38 246, de 9 de Maio de 1951.

Este Decreto-lei veio habilitar o Ministro das Comunicações a contratar com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — colocada já

desde 1 de Janeiro de 1947 na situação exigida pela Base I da Lei n.º 2008 para ser concessionária única do serviço público de transportes ferroviários —, nos termos das bases anexas ao mesmo, a concessão de todas as linhas férreas de Portugal Continental à referida Companhia.

Em resultado desse Decreto-lei foi firmado o respectivo contrato em 14 de Junho de 1951.

A publicação do Decreto-lei n.º 38 246 foi acompanhada da de outros diplomas, e o todo constituiu a providência jurídico-económico-financeira com que se procurou valorizar o Caminho de Ferro, fortalecendo-o e aperfeiçoando-o de forma a corresponder técnica e comercialmente às necessidades públicas. O Relatório daquele Decreto-lei dá bem conta do conjunto do problema e das expectativas depositadas nas medidas postas em execução.

São já decorridos alguns anos sobre a publicação dos vários diplomas surgidos em cumprimento da Lei n.º 2008 e perguntar-se-á, naturalmente, se as esperanças neles postas tiveram a sua confirmação no campo da prática.

No relativo à coordenação dos transportes, temos de reconhecer que, não obstante os elevados propósitos da regulamentação estabelecida, esta não correspondeu em quanto se desejava. Os transportes automóveis continuam a exercer forte concorrência sobre o Caminho de Ferro, mal atenuada por este à custa de grandes sacrifícios de baixa de preços tanto em virtude de acordos firmados como por efeito de medidas de carácter geral, assim como continuam a concorrer-se a si próprios, caindo sobretudo os seus componentes da modalidade de aluguer para o transporte de mercadorias numa situação de instabilidade.

Esta actividade concorrente exerce-se diferentemente, segundo provém dos transportes colectivos, dos transportes de aluguer ou dos transportes particulares.

Os transportes colectivos têm a sua exploração subordinada a determinadas obrigações impostas pela sua natureza de serviço público, em que se contam a sujeição a itinerário previamente estabelecido e o cumprimento dos horários e das tarifas aprovadas, a daí os mesmos serem facilmente orientados no sentido de corresponderem aos objectivos da coordenação dos transportes. Um Plano dos Transportes Terrestres está presentemente em estudo, em harmonia com aqueles objectivos.

Já quanto aos transportes de aluguer a situação é bem diferente.

Nestes, o itinerário é o que corresponder segundo a escolha de cada alugador que se apresenta a tomar os veículos, e, se bem que, como regra, os veículos sejam alugados no conjunto da sua lotação ou da sua carga e postos ao exclusivo serviço de uma só entidade, no caso do transporte

de mercadorias pode também fazer-se o aluguer por fracção da carga dos veículos, desde que o transporte se efectue dentro de um círculo com centro na sede de exploração do transportador, de raio não superior a 30 quilómetros (que em certos casos pode ser elevado).

Procurando impedir a concorrência que a maior maleabilidade dos transportes de aluguer denunciava como certa sobre os transportes colectivos ferroviários e automóveis, utilizou o Governo «os dois meios postos à sua disposição, a tarifa e o imposto». O resultado não tem, porém, correspondido à expectativa e para ele têm concorrido, além de outras razões, certas actividades irregulares cometidas no domínio dos transportes de aluguer. Assim, e reportando-nos apenas aos transportes de aluguer em automóveis pesados de carga, que são os que mais importam à nossa análise, verifica-se, por exemplo, que em que matéria tarifária as tarifas mínimas fixadas apenas têm servido para o cálculo do imposto, sendo os fretes ajustados ao sabor da concorrência, muitas vezes a preços não remuneradores, e até irrisórios nos casos em que os transportes são feitos por aproveitamento do retorno dos veículos. Por outro lado são frequentes os casos de agrupamentos, como se a uma única entidade pertencessem as mercadorias de entidades distintas, muito contribuindo para essa prática certas agências centralizadoras de tráfego.

Alguns aspectos da concorrência são assim de ordem a solucionar-se por simples acção policial, mas tem de contar-se, nas presentes circunstâncias, que não obstante o melhor empenhamento que se ponha nessa acção ela não pode resultar absolutamente eficaz, pelos disfarces que é possível opor a entrar a fiscalização. E de crer que, quando os transportes de aluguer estiverem submetidos ao regime tarifário que se tem em vista aplicar-lhes e para eles seja adoptada a conveniente documentação identificadora do aluguer, a fiscalização se torne mais fácil; mas não devemos depositar excessiva confiança neste ponto, pois as dificuldades não desaparecerão completamente.

Essa concorrência é grandemente possibilitada pela estruturação particularmente menos exigente das empresas exploradoras dos transportes de aluguer. Enquanto os transportes colectivos exigem empresas mais ou menos complexas que dêem garantias de continuidade ao serviço público que exploram com a correspondente soma de encargos, muitos deles de carácter social — e neste aspecto sobressai a exploração ferroviária —, a exploração dos transportes de aluguer já não tem aquelas exigências de continuidade, avultando a exploração individual, de fracos recursos financeiros, em que o próprio empresário não raro assume o desempenho de todas as funções da exploração

com encargos mínimos, e, portanto, com possibilidades de prestação de serviços a preços mínimos.

A estatística abaixo, relativa à distribuição por proprietários, dos 3923 automóveis pesados de carga existentes em 1955, dá-nos bem conta da modéstia da maioria das empresas que exploram os transportes de aluguer.

PROPRIETÁRIOS DE AUTOMÓVEIS PESADOS DE CARGA SEGUNDO O NÚMERO DE AUTOMÓVEIS QUE POSSUEM

Número de automóveis	Proprietários	Porcentagem
1.	1553	67,64
2.	409	17,82
3.	155	6,75
4 ou 5	121	5,27
6 ou 7.	28	1,22
8 a 10.	17	0,74
11 a 15.	9	0,39
16 a 20.	2	0,09
21 a 25.	1	0,04
Mais de 50	1	0,04
Total.	2296	100,00

Vê-se assim que predomina a exploração com um só veículo, com acentuada diferença em relação à exploração com 2 veículos, diferença que mais se evidencia ainda em relação à quantidade de proprietários com 3 (10 vezes mais) e com 4 ou 5 (13 vezes mais). O número de proprietários com mais de 5 veículos torna-se já bastante limitado.

Atendendo ao raio de acção da exploração, a estatística de 1955 dá-nos os seguintes elementos em relação aos automóveis pesados de carga:

EXISTÊNCIA DE AUTOMÓVEIS PESADOS DE CARGA (ALUGUER)

Raio de acção (km)	Quantidade	Porcentagem
30	1866	47,6
50	284	7,2
100	761	19,4
Mais de 100	1012	25,8
Total.	3923	100,00

Como se verifica, os dois extremos (raio de acção de 30 km e raio de acção de mais de 100 km) são os que reúnem maior contingente de veículos. Esta preferência denuncia bem as vantagens correspondentes: a possibilidade de aluguer por fracção de carga, no primeiro caso; as maiores possibilidades de acção, no último caso.

A situação de concorrência entre os transportes de aluguer e os transportes colectivos carece evidentemente de solução, a bem da economia nacional. Essa solução, a nosso ver, não poderá deixar de envolver certo cerceamento na actual maleabilidade dos transportes de aluguer, a produzir

pelo constrangimento das suas possibilidades de interferência no campo de acção dos transportes colectivos.

Assim, julgamos que não poderá deixar de pôr-se certo entrave, no caso dos veículos com raio de acção de 30 km, à livre possibilidade de aluguer por fracção de carga, igualmente nos parecendo dever limitar-se o raio de acção dos serviços de aluguer.

No caso do aluguer por fracção de carga dos veículos, são bem compreensíveis os propósitos haviados pelo legislador de favorecer assim melhor os meios regionais restritos sem regularidade de tráfego que justifique o estabelecimento de transportes colectivos, mas parece não dever esquecer-se o efeito da medida sobre os transportes colectivos quando do livre exercício daquela faculdade resulta interferência com estes transportes.

A conciliação dos dois interesses afigura-se-nos poderia atingir-se estabelecendo-se que a permissão do aluguer por fracção de carga só seria de conceder mediante pedido convenientemente justificado nesse sentido, feito pelo proprietário do veículo, depois de se ter verificado não haver motivo de preferência para a concessão de carreiras e dentro do círculo de acção do veículo não resultar interferência com os transportes colectivos ferroviários e automóveis.

Quanto à limitação do raio de acções dos transportes de aluguer, ela parece-nos justificar-se plenamente, pois não vemos razão para o emprego de veículos automóveis nos transportes a grande distância, quando essa função é exercida com plena satisfação pelo Caminho de Ferro. Com esta medida, cessaria grande parte da concorrência e os transportes de aluguer ficariam tanto quanto possível remetidos à função que primordialmente os justifica — servirem onde o caudal de tráfego não tem regularidade que recomende a existência de transportes colectivos —, ao mesmo tempo que desempenhariam função adjuvante dos transportes ferroviários.

Quanto aos transportes automóveis particulares, verifica-se que muitos transportadores, ante a oportunidade que se lhes oferece de utilizarem os seus veículos em transportes remunerados sem a contrapartida da sujeição a tributação, não hesitam em invadir a esfera de acção dos transportes públicos, movendo a estes forte concorrência.

Esta concorrência é, assim, por sua natureza, ilegal, e é exercida normalmente a coberto de variados disfarces de fraude, acontecendo também alguns transportadores mais ousados levarem a sua audácia a efectuarem-na sem qualquer recato.

Não será demasiada toda a possível acção policial na repressão desta concorrência perniciosa.

Mesmo no plano da sua execução legal, estes transportes não deixam de afrontar os transportes

ferroviários e os transportes públicos automóveis. Mas, evidentemente, tendo os transportes automóveis particulares a sua razão de ser suficientemente justificada numa série de vantagens que não podem ser proporcionadas pelos outros meios de transporte, ideal seria que pudesse fazer-se o saneamento destes transportes em ordem a limitar-se a sua acção tanto quanto possível aos fins que os recomendam.

Não vemos que possa considerar-se finalidade dos transportes automóveis particulares satisfazer propósitos de especulação lucrativa, e no entanto julgamos poder afirmar que em relação aos automóveis pesados de carga é tal propósito factor preponderante da sua expansão, e portanto da perturbação provocada aos transportes públicos. (1)

A este respeito, cabe assinalar que, tomando os transportadores particulares a posição dos transportadores públicos quanto aos seus próprios transportes, tal actividade é equivalente, nos seus efeitos, à exploração da indústria dos transportes, sendo até frequente auferirem daí benefícios monetários — diferença entre o custo do transporte por eles próprios efectuado e o que corresponderia pagar ao transportador público — com a vantagem, sobre os transportadores públicos, de não estarem sujeitos a encargos tributários pelos transportes que efectuam. E se os transportadores particulares derem desenvolvida e racional utilização aos seus veículos, não resta dúvida que a soma dos seus benefícios nos transportes que efectuem pode ser superior aos lucros dos transportadores públicos com idêntica capacidade de carga, dependente como está a actividade destes das contingências do maior ou menor afluxo de clientela.

No relativo aos transportes em automóveis ligeiros de passageiros, as razões da sua expansão são mais de ordem psicológica, sendo certo que

pelas condições muito particulares em que correntemente é feita a sua utilização se tornam normalmente menos económicos do que os transportes públicos; mas embora a determinante dessa expansão seja, neste caso, outra, o que importa considerar é que ela se verifica ao ponto de serem afectados os serviços de transportes públicos.

A instituição de tributação adequada para os transportes automóveis particulares (embora em sentido diferente do consignado na Lei n.º 2008 e demais legislação), seria, estamos certos, medida disciplinadora destes transportes, pois, por via dela, seria lógico esperar que os mesmos passassem a existir mais precisamente na razão em que interessassem à satisfação das necessidades que os recomendam e justificam. Para essa mesma tributação encontramos plena justificação, quer porque, como já vimos, tais transportes se substituem aos transportes públicos, desempenhando idêntica função que estes, embora limitada ao interesse de um só utente — o proprietário do veículo —, quer por equidade, face aos transportes públicos.

Com a disciplina visada, seriam de esperar também benefícios para a economia nacional, tanto porque as importações de veículos automóveis viriam naturalmente a fazer-se mais segundo a ordem das necessidades reais, como porque se atenuaria a duplicação de gastos — combustíveis, etc. — com melhor aproveitamento da capacidade de utilização oferecida pelos transportes públicos, mormente dos colectivos, sujeitos estes como estão a normas rígidas de circulação, independentemente do volume de tráfego afluente.

Quanto ao efeito das providências tendentes à valorização do Caminho de Ferro pelo seu fortalecimento e aperfeiçoamento — outra finalidade que, como atrás referimos, se teve em vista na Lei n.º 2008, e que originou a publicação de uma série de medidas —, são notórios os resultados da concessão única.

Dentre os benefícios directos obtidos dessa unificação, destacam-se a economia resultante da extinção dos serviços que se repetiam pelas várias empresas incorporadas; a uniformização de normas de trabalhos; a possibilidade de utilização do material motor e de reboque nas condições que melhor atendam as exigências da exploração e que, daí, os tornem mais rendosos; a melhoria de ligações entre todas as linhas; a maior simplificação que foi possível conseguir para o sistema tarifário, representada, entre outros aspectos, pela unificação tarifária realizada e pela instituição do princípio da taxa corrida.

Mas, a concessão única afirma ainda a sua importância pelo que contribuiu, mercê da nova situação que criou, para facilitar a realização do arranjo económico-financeiro que de paralelo com ela foi legislado, tendente a proporcionar à con-

(1) — A Estatística dos Transportes e do Trânsito — 1951 a 1956 — da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, fornece os seguintes elementos relativos aos veículos motorizados particulares em circulação em Portugal Continental, com indicação de que devem ser inferiores aos valores reais:

Espécies de veículos	1951	1953	1955
Motociclos	7 127	9 521	17 192
Automóveis ligeiros	71 748	84 900	108 605
de passageiros	60 294	71 384	87 748
de carga	11 080	13 177	19 021
de transporte misto	374	339	1 834
Automóveis pesados	12 492	15 675	15 785
de passageiros	200	412	205
de carga	12 258	13 227	13 552
de transporte misto	34	34	30
Tractores	1 651	2 912	4 246

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

O Relatório com as respectivas contas correspondentes ao 53.º exercício (ano de 1956) da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, apresentado à Assembleia Geral de 28 de Maio do corrente ano pelo Conselho de Administração, foi também distribuído à Imprensa. Agradecemos o exemplar oferecido a esta Redacção e que lemos com muito interesse.

As receitas e despesas da Administração de África, neste exercício, comparadas com as do ano anterior, foram as seguintes:

RECEITAS

Em 1955	Esc.	592.191.311\$25
Em 1956	»	474.530.701\$60
ou seja um aumento, em 1956, de	»	82.139.590\$55

que se acha assim representado:

Em passageiros	Esc.	A mais 808.182\$40
Em mercadorias	»	76.404.252\$75
Em diversos	»	4.926.975\$20
		82.139.590\$55

DESPESAS

	1955	1956
Despesas ordinárias	214.888.943\$40	220.463.170\$30
Provisão para Renovações	20.125.000\$00	20.125.000\$00
	235.013.943\$40	240.588.170\$30
Diferença a mais em 1956		5.574.226\$90

Em 1956, o movimento de passageiros foi como segue:

1.ª classe	6.363
2.ª »	229.155
3.ª »	7.789
Indígenas	583.771

Durante o ano de 1956 a Companhia inverteu em obras e aquisições de ampliações de Estabelecimento cerca de 84 mil contos. Em 31 de Dezembro do mesmo ano existiam compromissos de Primeiro

Estabelecimento, no valor aproximado de 35 mil contos.

O Relatório informa-nos que a fim de dar ao capital da Companhia expressão aproximada do valor real dos investimentos feitos e para criar as condições formais que permitam a eventual continuação destes, foi oportunamente solicitada autorização ao Governo para se elevar para o dobro o capital nominal por meio de reavaliação parcial do activo. O pedido obteve o acordo de princípio do Governo estando em curso o estudo técnico da Inspeção Geral de Finanças de que depende a sua formal confirmação. Espera a Companhia que esta possa ser dada em breve prazo, após o que pedirá a convocação da Assembleia Geral extraordinária para deliberar sobre o assunto.

Do rendimento líquido da exploração foram destinados para o Fundo de Reserva Geral 53.852.244\$46.

Engenheiro Frederico de Quadros e Abragão

O nosso ilustre colaborador, sr. Engenheiro Frederico de Quadros e Abragão, que desempenhava já há anos, com notável proficiência, as funções de Chefe do Serviço de Obras Metálicas, foi recentemente promovido pelo Conselho de Administração da C. P. a Subchefe da Divisão de Via e Obras.

Felicitemos cordialmente este nosso ilustre amigo e colaborador pela honrosa promoção, prémio justo da sua devotada e competente dedicação aos Caminhos de Ferro portugueses, para cujo centenário concorreu muito brilhantemente com a publicação de dois volumes notáveis, editados pela C. P.: *Cem Anos de Caminhos de Ferro na Literatura Portuguesa* e *Caminhos de Ferro Portugueses — Esboço da sua história*, devendo esta última obra ser constituída por três volumes.

cessionária única os recursos indispensáveis ao aperfeiçoamento dos transportes ferroviários.

Alguém altamente qualificado para o efeito, estudou já em quanto as providências económico-financeiras tomadas corresponderam às expectativas nelas postas, e as suas conclusões, do maior interesse tanto para a Administração Pública como para a Administração do Caminho de Ferro, certamente farão luz para o prosseguimento da obra de perfeição dos transportes ferroviários.

De qualquer modo, o reapetrechamento do Caminho de Ferro vai dia a dia tomando maior

evidência, ora sendo posto em circulação novo material de carga, ora novas automotoras e carruagens, ora novos tractores e locomotivas Diesel-eléctricas, merecendo, por sobre tudo isto, relevo especial a inauguração da electrificação dos troços de linha de Lisboa a Sintra e ao Carregado, há poucos dias feita, integrada nas solenidades do Centenário do Caminho de Ferro em Portugal.

Bem sabemos que muito há ainda para fazer, mas nem por isso o nosso entusiasmo desfalece quanto à esperança de vermos o nosso Caminho de Ferro inteiramente apetrechado com todos os recursos da técnica moderna.

UM NOVO COMBOIO LISBOA-PARIS

P o r G U E R R A M A I O

COM o horário de Verão anuncia-nos o «Guia Chaix», de Paris, um novo comboio expresso entre Medina e Lisboa, continuação em ambos os sentidos, do rápido *Côte d'Argent*, que dá uma ligação nocturna, de Paris para Madrid e vice-versa. A partida de Medina é às 17 e 10 h. e a chegada a Lisboa no dia seguinte às 7 e 50. Em sentido inverso o novo comboio partirá de Lisboa às 23 horas para chegar a Medina às 12 e 30, onde dará ligação para Hendai e Paris, pelo rápido n.º 9 da Renfe.

A partida de Paris será às 21 e 20, e a circulação que será diária, está prevista de 1 de Julho a 13 de Outubro e haverá carruagens directas entre Lisboa e a fronteira francesa.

É um grande melhoramento para as relações luso-francesas e de que vão aproveitar os numerosos turistas que de França virão a Portugal, sobretudo se o visto nos passaportes for suprimido entre os dois países, que já se anunciou e infelizmente nada se prevendo quando essa inútil e custosa formalidade terá fim.

Antes de ir mais além, lembremos o passado. O comboio Lisboa-Medina, que vai ser posto a circular, já não é de agora. Esteve em serviço antes da primeira grande guerra mundial com apreciável movimento de passageiros, tanto mais que reduziu a viagem de Lisboa a Paris de 54 a 39 horas, com uma noite a menos no percurso, ou fossem apenas mais três horas que no «Sud-Express». Todavia o trajecto Paris-Lisboa era mais longo, 43 horas, porque sendo o serviço feito entre Lisboa e Pampilhosa pelos rápidos do Porto, não valia a pena acelerar como conviria o comboio descendente da Beira Alta.

Esse novo serviço internacional foi obra do então administrador-delegado da Beira Alta, Sr. Luís Ferreira da Silva Viana, espírito tão ponderado como empreendedor, a quem a Companhia e a região ficaram a dever assinalados serviços, tanto mais que ao tomar posse desse cargo, a linha estava em deploráveis condições de explo-

ração, mas ele, com os poucos recursos de que podia dispor, refez a via até para lá da Guarda, construiu estações, adquiriu material e fez tudo o que pôde para que os comboios pudessem circular nas melhores condições de segurança.

Que a sua modéstia me perdoe esta citação, mas ficaria de mal comigo se o não fizesse.

Para a realização do novo comboio surgiu porém uma dificuldade: a falta de material adequado tendo que se recorrer a umas velhas carruagens



A Torre Eiffel, famoso cartaz de Paris

de 1.ª e 2.ª classe adquiridas à Companhia de *Wagons-Lits* pela companhia Medina-Salamanca e depois transformadas.

A Companhia da Beira Alta tinha, porém, em construção três carruagens de bogies, com quatro compartimentos de 2.ª classe e outros tantos de 1.ª, estes de 6 assentos e transformáveis em camas, muito cómodas, as quais entraram em serviço pouco depois. Por seu lado a C. P. havia mandado construir 10 carruagens igualmente de bogies,

transformáveis também em camas, e que foram empregadas neste comboio e no rápido de Madrid e a que me referi há pouco na *Gazeta*.

Devo aqui dizer que as três carruagens, em questão, da Beira Alta, entradas em serviço em 1912, foram as primeiras que em Portugal tiveram três assentos em cada banqueta e são ainda, 45 anos passados, do melhor material que existe no País.

O espírito de eleição de Silva Viana viu longe a questão, não só pela excelente ligação internacional que ofereceu ao País, mas pelo magnífico material encomendado. E é bom acentuar que se para a realização desse serviço a Companhia de Salamanca à Fronteira de Portugal, contribuiu apenas com o prolongamento de um comboio de Cidade Rodrigo a Vilar Formoso, 33 quilómetros, e a C. P. pela tracção oferecida à carruagem directa nos seus comboios rápidos de Lisboa à Pampilhosa enquanto a Beira Alta teve o pesado encargo de prolongar de Mangualde a Fuentes de Oñoro o comboio que fazia desde Pampilhosa, circulando naquele trajecto a horas mortas e sem interesse para o tráfego local.

Voltemos, porém, ao comboio Lisboa-Medina, que vai ser posto em serviço e que prolonga ao nosso País dois grandes expressos internacionais: *Côte d'Argent* e o rápido diurno Irun-Madrid. Infelizmente a sua circulação é limitada à época estival, mas do seu aproveitamento pode resultar um serviço diário e durante todo o ano.

Um grande inconveniente se apresenta: a circulação tri-semanal dos rápidos da linha do Norte, em Espanha, mas como nos outros dias se efectuam os comboios Talgos a circulação diária Lisboa-Paris ficaria assegurada.

Evidentemente que não seria de aconselhar fazer-se um comboio diário e especial entre Lisboa e Medina se o tráfego o não justificasse. Mas talvez se pudessem, sem grande dificuldade, acomodar os actuais comboios à realização do interessante objectivo.

Anuncia-se também a circulação de uma ou duas carruagens directas de Lisboa a Hendaia no referido comboio e como entre Hendaia e Paris o *Côte d'Argent* tem «couchettes» de 1.^a e 2.^a classes pelo que há a pagar apenas 1.600 francos, cerca de 130 escudos, a viagem entre Lisboa e Paris poderá fazer-se economicamente e com certa comodidade.

Não diz o horário «Chaix» as horas da passagem na fronteira luso-espanhola mas é de crer que, à ida para Paris, seja cerca das 7 e à volta perto das 23, passando-se a noite, em ambos os sentidos, em Portugal.

Desta maneira ficará Lisboa ligada aos três grandes comboios que de Paris se dirigem à península Ibérica, o «Sud-Express» e o «Côte d'Argent» e rápido ordinário.

Para findar estas notas devo dizer que em Hendaia à saída dos comboios para Madrid e Lisboa, o alto-falante anuncia a partida em francês, espanhol, português e inglês, assim como à chegada o mesmo auto-falante faz as suas recomendações aos passageiros naquelas quatro línguas e na nossa o locutor o faz sem o menor acento estrangeiro, como se fosse um português que estivesse a falar.

Pequenas coisas que têm a sua importância e que dão prazer aos nossos compatriotas. E enquanto em Portugal se acentua o desvairamento de aporuguesar ou traduzir os nomes das terras estrangeiras, lá fora passou a escrever-se Lisboa em vez de *Lisbonne, Lisbon ou Lissabon*.



O Arco do Triunfo, sob o qual repousa o Soldado Desconhecido da primeira Grande Guerra Mundial



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DAS COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 41 129

O «Diário do Governo», I Série, n.º 123, de 28 de Maio de 1957, publica o seguinte:

O Plano de Fomento, aprovado pela Lei n.º 2058, de 29 de Dezembro de 1952, incluí o investimento de 600.000 contos para os caminhos de ferro do continente.

Pelo Decreto Lei n.º 39.551, de 6 de Fevereiro de 1954, foi a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses autorizada a mobilizar 510.000 contos, mediante a emissão, e segundo os programas aprovados pelo Conselho Económico, nos anos de 1954 a 1955, de obrigações amortizáveis, de 4 1/2 por cento garantidas pelo Estado.

Convindo agora mobilizar também os restantes 90.000 contos, por aquela forma, autoriza-se a Companhia a emitir este montante de obrigações.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. É elevado para 600.000 contos o montante de obrigações que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses está autorizada a emitir nos termos do Decreto-Lei n.º 39.551, de 6 de Fevereiro de 1954.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 28 de Maio de 1957. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliv. ira Salazar — Marcello Caetano — Joaquim Trigo de Negreiros — João de Matos Antunes Varela — António Manuel Pinto Barbosa — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Viríssimo Cunha — Eduardo de Arantes e Oliveira — Raul Jorge Rodrigues Ventura — Francisco de Paula Leite Pinto — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — Henrique Veiga de Macedo.*

4.ª REPARTIÇÃO

Secção de Via e Obras

O «Diário do Governo», II série, n.º 127, de 30 de Maio de 1957, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2050, de 22 de Junho de 1945, aprovar o projecto de uma linha de resguardo ao quilómetro 6,51850/6,76550 da linha do Sabor, incluindo a expropriação de duas parcelas de terreno do lado direito, constantes da planta parcelar que acompanha o projecto.

Ministério das Comunicações, 22 de Maio de 1957. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo.*

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», II Série, n.º 123, de 31 de Maio de 1957, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que, nos termos do artigo 2.º do Decreto-

-Lei n.º 41 092, de 2 de Maio de 1957, seja aprovada a tarifa de vagões particulares, proposta pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, e que é do teor seguinte:

Tarifa de vagões particulares

ARTIGO 1.º

Objecto

As disposições desta tarifa regulam as condições de circulação e de utilização nas linhas férreas nacionais de vagões particulares.

ARTIGO 2.º

Admissão dos vagões à circulação

Para que os vagões particulares possam circular nas linhas férreas nacionais devem encontrar-se matriculados em empresa ferroviária nacional.

ARTIGO 3.º

Matricula dos vagões

1) A matrícula dos vagões é feita mediante requisição escrita dirigida pelo seu proprietário à empresa ferroviária em que se pretende a matrícula. A requisição deve ser acompanhada dos desenhos e demais elementos elucidativos das características e dimensões dos vagões e da qualidade dos materiais empregados na construção destes.

2) A empresa ferroviária procederá, pelos seus agentes, ao estudo dos vários documentos e à vistoria dos vagões, posto o que, considerados estes em condições de poderem circular e sendo de tipo já aprovado pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, fará a sua matrícula, concedendo, sem mais formalidades, a licença de circulação.

3) No caso de se tratar de vagões de tipo ainda não aprovado pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres a empresa ferroviária submeterá a requisição à aprovação daquela entidade, ficando a matrícula e a concessão da licença de circulação dependentes da resolução que pela mesma entidade for tomada.

ARTIGO 4.º

Inscrições nos vagões

1) Os vagões devem ter, em cada lado, inscritos com clareza:

- a) Nome do proprietário ou suas iniciais;
- b) Iniciais da empresa ferroviária de matrícula;
- c) Letra de série;
- d) Número de ordem;
- e) Estação da sede do vagão;
- f) Tara (peso em vazio), expressa em quilogramas;
- g) Carga máxima, expressa em toneladas;
- h) Capacidade máxima do reservatório, expressa em litros, para os vagões-reservatórios;
- i) Número de pisos, para os vagões-jaulas;
- j) A marca distintiva P, no caso dos vagões admitidos em serviço internacional.

2) Podem admitir-se outras inscrições, mas mediante prévia aprovação, por escrito, da empresa matriculadora.

3) A empresa matriculadora pode inscrever outras indicações necessárias ao serviço.

ARTIGO 5.º

Suspensão da licença de circulação

A empresa ferroviária de matrícula pode, em qualquer altura, suspender a licença de circulação quando os vagões revelem defeitos que possam comprometer a segurança, enquanto esses defeitos não forem devidamente reparados pelos seus proprietários.

NOGUEIRA LIMITADA

Rua dos Douradores, 107 — Telef. PABX 2 1381/2 1382 — LISBOA
Rua do Almada, 136 — Telef. 2 7167 — PORTO

Representantes de:

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS DE MATÉRIEL D'USINES A GAZ, Montrouge

(Seine) — FRANÇA

*A maior fábrica especializada francesa de contadores para água, gaz e electricidade
Aparelhos de medida para usos industriais e de laboratórios*

DAVUM EXPORTATION, Paris — FRANÇA

Todos os produtos siderúrgicos, estacas pranchas (Palplanches), vigas GREY — Folha de Flandres

«SIDELOR» — Union Sidérurgique Lorraine, S. A. — Paris (França)

(Département Exportation Matériel de voie) — Carris e todo o material de via

SOCIÉTÉ COMMERCIALE DES FONTES, Paris (França)

Ferro de Fundição — Hematites de todas as qualidades

COMPTOIR FRANCO-BELGE D'EXPORTATION DES TUBES D'ACIER, Paris (França)

*Tubos de ferro para água, gaz e vapor — Tubos de aço para caldeiras — Tubos de aço para sondagens
Tubos de aço para canalizações subterrâneas — Tubos para elementos de sobreaquecedores — Postes tubulares*

SOVEDA — Société pour la vente des Aciers, Paris (França)

*Aros de aço para rodas de vagões e carruagens — Eixos de rodas
Perfis para caixaria metálica — Peças forjadas*

COMPAGNIE DES SURCHAUFFEURS, Paris (França)

Sobreaquecedores para caldeiras

CUPRALEX, Paris

Metais não ferrosos — Cabos de alumínio-aço

SOCIÉTÉ VALLOUREC, Paris (França)

Curvas e acessórios de aço para a indústria petrolífera e outros fins industriais

USINES & BOULONNERIES HERMANT HIGGUET — Hautmont (Nord) — França

Parafusos, tirafundos, crapauds, anilhas, etc.

S. A. DES FORGES USINES & FONDERIES DE HAINE ST. PIERRE — BÉLGICA

Material circulante. Fabricantes especialistas de Locomotivas, Carruagens, Automotoras Diesel eléctricas, etc.

UFALOX — Paris — FRANÇA

Papel de Alumínio.

ARTIGO 6.º

Lubrificação dos vagões

A empresa ferroviária de matrícula toma a seu cargo a lubrificação dos vagões.

ARTIGO 7.º

Conservação e reparação dos vagões

1) Os vagões devem ser conservados em bom estado, especialmente no que respeita aos rodados, molas, engates e caixas de lubrificação, condutas e cilindro para freios de vácuo.

2) Incumbe exclusivamente aos proprietários dos vagões a conservação destes.

3) As empresas ferroviárias só tomam a seu cargo as reparações de que os vagões carecerem em trânsito para poderem ser transportados até à estação a que se destinam, cobrando do proprietário do vagão a importância do seu custo.

4) No caso de reparações noutras circunstâncias, as empresas ferroviárias, se assim o julgarem conveniente, podem encarregar-se delas se o proprietário do vagão o solicitar, mediante o pagamento de que estipulado.

5) Os proprietários dos vagões devem ter em depósito pequenas peças sobresselentes, para, sem demora, as poderem fornecer em substituição, sempre que lhes sejam solicitadas.

6) Os proprietários dos vagões devem sempre submeter a exame da empresa ferroviária de matrícula os vagões quando neles haja sido feita qualquer reparação sem a intervenção da mesma empresa.

ARTIGO 8.º

Modificação dos vagões

Nenhuma modificação pode ser feita nos vagões sem o acordo por escrito da empresa ferroviária de matrícula.

ARTIGO 9

Vagões retirados da circulação

Os vagões retirados da circulação só poderão voltar a circular depois de vistoriados e aceites pela empresa ferroviária de matrícula.

ARTIGO 10.º

Designação dos vagões

Para aplicação desta tarifa distinguem-se quatro grupos de vagões particulares:

a) Grupo A — vagões-reservatórios ou com recipientes para líquidos;

b) Grupo B — vagões isotérmicos, caloríferos, refrigerantes e frigoríficos;

c) Grupo C — vagões especializados para o transporte de mercadorias que careçam de dispositivos especiais para o seu transporte;

d) Grupo D — vagões de tipo comum, abertos ou fechados, destinados ao transporte de mercadorias que pela sua natureza não necessitam de acomodações ou dispositivos especiais para o seu transporte.

ARTIGO 11.º

Utilização dos vagões

1) Os vagões podem ser utilizados:

a) Pelos seus proprietários, como expedidores ou consignatários;

b) Por quem juntar à declaração de expedição do vagão vazio ou carregado, autorização do proprietário para o efeito

c) Pelas empresas ferroviárias.

2) A utilização dos vagões pelas empresas ferroviárias pode verificar-se nos casos seguintes:

a) Por meio de requisição, feita por intermédio da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, quando o justifiquem

necessidades prementes e inadiáveis de interesse público, para reforço do material de transporte das empresas ferroviárias afecto ao serviço público. A reequiço é feita em regime de aluguer e o preço deste firmado por acordo entre a empresa ferroviária interessada e o proprietário dos vagões, ou, na falta de acordo, por meio de arbitragem, nos termos dos artigos 1561.º e seguintes do Código de Processo Civil;

b) Quando às empresas ferroviárias convenha tomá-los de aluguer e os vagões lhes sejam facultados pelos seus proprietários, mediante ajuste prévio;

c) Quando os vagões permanecerem em depósito por mais de quinze dias consecutivos;

d) Quando, tendo os vagões sido expedidos em vazio, a utilização não desvie os vagões do seu itinerário e possa fazer-se sem exceder os prazos de transporte.

5) No caso de utilização ao abrigo do disposto na alínea c) do número anterior deve observar-se o seguinte:

a) A empresa ferroviária avisará o proprietário do vagão da utilização deste;

b) Por cada vagão-dia a empresa ferroviária pagará metade da taxa mínima que, segundo a tarifa de operações acessórias, cobrar do público por estacionamento de vagões;

c) Como tempo de utilização será contado o decorrido desde as 0 horas do dia seguinte àquele em que a empresa ferroviária haja tomado posse do vagão até às 24 horas do dia anterior ao da sua restituição na estação em que o tenha recebido;

d) A empresa ferroviária obriga-se a restituir os vagões no mesmo estado em que os tenha recebido nos termos do artigo 16.º;

e) Quando for reclamado pelo proprietário para os seus transportes um vagão que a empresa ferroviária esteja a utilizar ser-lhe-á este restituído no prazo de três dias; se, todavia, a empresa ferroviária o não puder restituir dentro do prazo

indicado, fornecerá um vagão seu equivalente, e em tal caso o pagamento do aluguer cessará por tantos dias quantos os que durar o impedimento deste último vagão.

ARTIGO 12.º

Preenchimento das declarações de expedição

O expedidor deve reproduzir na declaração de expedição, tanto para os vagões vazios como para os carregados, a série, marcas, números e outros sinais particulares que sirvam de distintivo de cada vagão. Não o fazendo, ficam as empresas ferroviárias desobrigadas de efectuar o abatimento estabelecido no artigo 18.º.

ARTIGO 13.º

Carga, descarga e transmissão dos vagões

1) As cargas e descargas são feitas:

a) *Vagões dos grupos A, B e C* — por conta e risco dos expedidores e consignatários e com gente sua;

b) *Vagões do grupo D* — por conta e risco dos expedidores e consignatários e com gente sua, ou pelas empresas ferroviárias nas condições previstas na tarifa de operações acessórias.

2) É gratuita a transmissão de uma empresa a outra das remessas de serviço combinado carregadas em vagões particulares, pelo que não são de cobrar as taxas de transmissão previstas na tarifa de operações acessórias.

ARTIGO 14.º

Pequeno material para fixação e resguardo das remessas

1) *Vagões utilizados ao abrigo do disposto nas alíneas a) e b) do n.º 1) do artigo 11.º* — Os expedidores ou consignatários dos vagões devem fornecer as cordas, encerados ou quaisquer outros utensílios para fixar ou resguardar a carga. Quando tenham de transitar juntamente com o vagão, são esses

Gradall

Uma máquina universal para todas as obras .. especial para construção e manutenção da via...

Puxa .. empurra .. eleva... roda... e ainda roda a lança 45º para cada lado em torno do seu eixo longitudinal... todos os movimentos por força hidráulica.

ASSENTAMENTO DE CARRIS... *a acção telescópica da lança habilita o GRADALL a colocar o carril acuradamente e reduz substancialmente o tempo de colocação. Esta máquina coloca 22 carris em 28 minutos.*

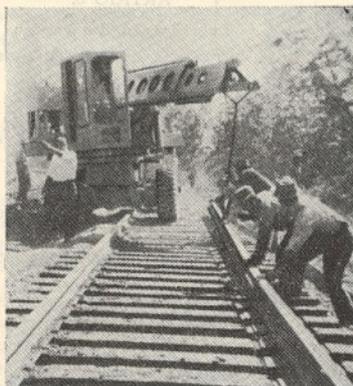
ALINHAMENTO DOS CARRIS... *Usando devidamente os comandos hidráulicos, o operador empurra ou puxa a via guiado por dois trabalhadores que a alinham. Actuais usuários relatam economias tais como 450 % sobre os métodos antigos.*



BLACKWOOD HODGE (PORTUGAL) LDA.

Av. Almirante Reis, 247 - B-C
Telef. 725948 / 725934

L I S B O A



utilitários mencionados na declaração de expedição respectiva, considerando-se, para todos os efeitos, como pertencentes do vagão.

2) *Vagões utilizados ao abrigo do disposto na alínea c) do n.º 1) do artigo 11.º* — O fornecimento de cordas, encaixados ou quaisquer outros utensílios para fixar ou resguardar a carga fica sujeito às disposições existentes para o caso de remessas transportadas em vagões das empresas ferroviárias.

ARTIGO 15.º

Fecho, resguardo ou precintagem dos vagões carregados

1) *Vagões dos grupos A e B.* — Estes vagões devem ser fechados pelos expedidores a cadeado ou por meio de fechadura, ou selados com selos de chumbo. O expedidor pode exigir que a estação sele também o vagão, sendo, neste caso, devida a quantia de 5\$ pela selagem de cada vagão. No caso de vagões-frigoríficos, as comportas dos recipientes destinados à substância frigorífica, após a introdução desta, são seladas pela estação onde é feita a operação, não podendo tirar-se os selos em trânsito a não ser para renovar a provisão ou por motivo de força maior, que terá de ser devidamente justificado.

As operações de introdução de substância frigorífica e de colocação ou arranque dos selos só podem fazer-se em presença de agentes das empresas, não sendo permitida a retirada de qualquer quantidade de substância frigorífica.

2) *Vagões dos grupos C e D.* — As condições a observar são as que regem os transportes feitos em material das empresas. Os vagões-jaulas e os vagões fechados podem, quando os expedidores assim o desejem, ser fechados a cadeado ou selados, observando-se, quanto a estas operações, o que se preceitua no número anterior.

ARTIGO 16.º

Entrega e recepção dos vagões

1) Os expedidores e consignatários dos vagões ou as entidades que os representem devem verificar, em presença dos agentes das empresas ferroviárias, nas estações de partida e de chegada, o estado em que os vagões e seus pertencentes são entregues ou recebidos.

2) Nesta ocasião fazem, por escrito, as declarações ou reservas que entenderem. Na falta destas, têm valor unicamente as que fizerem os agentes das empresas ferroviárias, entendendo-se que os expedidores ou consignatários com estas se conformam por completo.

ARTIGO 17.º

Taxas das mercadorias

1) Os preços de transporte das mercadorias, bem como das operações acessórias, no relativo ao percurso nacional são os que corresponderem pelas tarifas respectivas, quer se trate de remessas de serviço interno, quer se trate de remessas de serviço combinado entre empresas portuguesas ou entre

estas e estrangeiras. No caso de serviço combinado nacional, a taxa obtém-se pela aplicação das tarifas combinadas e, na falta destas, pela ligação das tarifas internas de cada empresa, tendo em atenção o disposto no n.º 2) do artigo 15.º

Em qualquer caso cada vagão não deve conter mais do que uma remessa.

2) A taxa das remessas transportadas em vagões dos grupos C e D, exceptuados os vagões para transporte de animais, é a correspondente a remessas de vagão completo. Se se tratar de vagões para transporte de animais, o preço é o correspondente a cada piso, ficando sujeito ao mínimo correspondente a dois pisos, ou pagando como tal, no caso de vagões de mais de um piso.

3) As taxas das remessas transportadas em vagão dos grupos A e B obedecem às prescrições seguintes:

a) *Vagões do grupo A.* — A taxa incide sobre o peso correspondente à capacidade total de cada reservatório ou recipiente, com sujeição aos seguintes mínimos de peso por vagão, ou pagando como tal:

10 t, se o transporte se efectuar em linhas de via larga;

8 t, se o transporte se efectuar em linhas de via estreita.

Os excedentes destes mínimos são taxados por fracções indivisíveis de 100 kg.

Para a determinação dos pesos das remessas constituídas pelas mercadorias abaixo indicadas adoptam-se os seguintes pesos específicos por cada litro, salvo se a operação de pesagem puder efectuar-se:

	kg.
Ácido azótico ou nítrico (água-forte)	1,352
Ácido clorídrico ou muriático.	1,180
Ácido sulfúrico ou vitriolo.	1,580
Aguarrás	0,865
Aguardente	0,925
Álcool	0,850
Azeite	0,915
Creosoto	1,015
Espírito de vinho	0,850
Fuel-oil	0,940
Gasóleo	0,850
Gasolina	0,700
Óleo de purgueira	0,924
Petróleo	0,800
Vinho comum.	0,980

Os vagões-reservatórios devem ser atestados. Todavia, tratando-se de líquidos ácidos ou cásticos, óleos minerais ou líquidos para os quais disposições regulamentares determinem o não enchimento dos reservatórios, são admitidos ao transporte nestas condições desde que sejam tomadas disposições especiais para impedir os deslocamentos bruscos dos líquidos;

b) *Vagões do grupo B.* — Os preços estão sujeitos ao mínimo de 5000 kg de peso, salvo se mínimo inferior estiver



O «RAWLBOLT»

A fixação de confiança!

Mais de 42.000 RAWL-BOLTS utilizados nas obras do Túnel do Rossio.

Para todo o problema de fixação em qualquer material a Rawlplug C.º tem a solução adequada

Representantes em Portugal e Ultramar:

LEACOCK (LISBOA), LDA.

Av. 24 de Julho, 16 Telef. 669061 LISBOA

previsto na classificação geral de mercadorias para a mercadoria que constituir a remessa, considerando-se compreendido nestes mínimos o peso das mercadorias e das respectivas taras.

É concedida a redução de 10 por cento sobre o peso bruto da mercadoria quando as remessas sejam acondicionadas em gelo.

Quando haja de fazer-se esta redução, aqueles mínimos são de observar antes de feita a redução.

A substância frigorífica introduzida nos recipientes dos vagões é considerada acessório destes e, como tal, transportada gratuitamente, mas os interessados não podem retirá-la, no todo ou em parte, para outro fim que não seja a sua inclusão nos volumes para ulterior conservação da mercadoria.

ARTIGO 18.º

Bónus de utilização dos vagões

Na liquidação do transporte de qualquer remessa em cheio será abatida a importância de \$20 por vagão e quilómetro, a título de utilização do material.

ARTIGO 19.º

Concessão de bónus a quem acompanha os vagões

1) Os vagões dos grupos B, C e D podem ser acompanhados por pessoas, pela viagem das quais se cobra o preço do bilhete de 3.ª classe da tarifa geral, com o bónus de 50 por cento, sem direito a bagem registada.

2) Os bilhetes são fornecidos mediante indicação na declaração de expedição do nome das pessoas que acompanham o vagão e são válidos somente para o percurso que o vagão tenha de efectuar.

3) Além das disposições anteriores regem mais as seguintes:

a) *Vagões do grupo B.* — Cada vagão carregado ou

vazio pode ser acompanhado por uma pessoa, que só pode seguir pelo comboio de cuja composição faz parte o vagão. No caso de este seguir em comboio que não faça serviço de passageiros, deverá essa pessoa tomar o comboio que suceda àquele, no mesmo percurso, e que faça serviço de 3.ª classe;

b) *Vagões dos grupos C e D com animais.* — Cada remessa de animais pode ser acompanhada por um ou mais guardadores, os quais podem seguir, quando seja possível, nos vagões em que forem transportados os animais.

ARTIGO 20.º

Vagões em estacionamento

1) O estacionamento de vagões particulares, salvo as condições especiais previstas no n.º 2) deste artigo, está sujeito ao que na tarifa de operações acessórias se dispõe para os vagões das empresas ferroviárias, mas as taxas de estacionamento previstas naquela tarifa são reduzidas de 50 por cento.

2) Os vagões-cisternas de propriedade das empresas petrolíferas, utilizados no transporte de combustíveis líquidos, beneficiam de estacionamento gratuito, durante o período de cinco dias, em quaisquer estações, excepto nas de Lisboa. Findo este período, fica o estacionamento dos vagões sujeito ao estabelecido no n.º 1) deste artigo.

3) Os vagões particulares que permaneçam em ramal particular ficam isentos do pagamento de taxas de estacionamento.

ARTIGO 21.º

Vagões em depósito

1) Os vagões consideram-se em depósito:

a) Quando chegarem carregados e forem expedidos carregados — a partir das 0 horas do dia seguinte àquele em que a descarga tiver sido concluída até às 24 horas do dia anterior àquele em que for feito o pedido de colocação à carga;

Na Vanguarda do Progresso
ao Serviço da Indústria

A melhor embalagem

SACOS DE PAPEL MULTIFOLHAS

mais fácil
M A N E J O
—
maior
H I G I E N E
—
maior
E C O N O M I A
—
menor
C U S T O



RESISTENTE
o
IMPERMEÁVEL

Próprios para:
— Produtos alimentícios
— Adubos
— Cal
— Cimento, etc.

SAQUETAS GRAHAM

em formatos para todas as mercadorias

G. ME GRAHAM J. OR & C.A

Rua dos Fanqueiros, 7
L I S B O A
Telefones 20066/9 - 21351/2

Rua dos Clérigos, 6
P O R T O
Telefones 269612

MATERIAL DE CONSTRUÇÃO
para Caminhos de Ferro

da casa HOESCH-EXPORT

Aços finos e de construção ROECHLING

Cobre — Alumínio e suas ligas — O. K. D.

Máquinas e Motores — Ferramentas — Parafusos — Lingotes de ferro para fundição — Todas as ligas de ferro — Tintas de água — Alumínio — Vernizes, etc.

Importação e Exportação

Companhia Hanseática, L.^{da}

Rua do Ouro, 191 — 3.º, 4.º e 5.º

Tels. { 2 1370
2 0780 Teleg. Hanseata
2 8047

L I S B O A

b) Quando chegarem carregados e forem expedidos vazios — a partir das 0 horas do dia seguinte àquele em que a descarga tiver sido concluída até às 24 horas do dia anterior ao da expedição.

c) Quando chegarem vazios e forem expedidos carregados — a partir das 0 horas do dia seguinte ao da chegada até às 24 horas do dia anterior àquele em que for feito o pedido de colocação à carga:

d) Quando chegarem vazios e forem expedidos vazios — a partir das 0 horas do dia seguinte ao da chegada até às 24 horas do dia da expedição;

e) Quando em ramal particular que não seja propriedade dos donos dos vagões — a partir das 0 horas do dia seguinte ao da sua entrega em ramal particular até às 24 horas do dia anterior ao da sua devolução.

2) As taxas a cobrar por depósito são as seguintes, excepto nos casos previstos no n.º 4:

Por cada vagão e período indivisível de vinte e quatro horas consecutivas

	Por cada um dos três primeiros períodos	Por cada um dos períodos seguintes ao terceiro
Vagões dos grupos A, B e C	1\$00	2\$00
Vagões do grupo D	3\$00	5\$00

3) Quando o depósito do vagão se siga imediatamente a duas expedições consecutivas em vazio, a taxa de depósito a

considerar desde o início é a prevista para cada um dos períodos seguintes ao terceiro.

4) Não é devida taxa de depósito;

a) Quando os vagões permanecerem em ramal particular do proprietário do vagão;

b) Quando os vagões se encontrem em reparação em quaisquer oficinas ou estejam ao serviço das empresas ferroviárias.

5) As empresas ferroviárias podem transferir os vagões de onde se encontrem descarregados para qualquer ponto à sua escolha onde mais lhes convenha conservá-los em depósito. Estas transferências são isentas da taxa do percurso, sendo neste caso o material considerado em depósito para todos os efeitos.

ARTIGO 22.º

Transporte de vagões em vazio

1) Os vagões só podem ser expedidos em vazio desde que figurem como expedidores ou consignatários as entidades que, segundo o artigo 11.º, os podem utilizar.

2) No caso de a expedição ser feita em pequena velocidade observar-se-á o seguinte:

a) É gratuito o transporte, se o vagão for expedido da estação em que havia sido recebido carregado dentro do prazo de dez dias consecutivos após aquele em que a descarga teve lugar, excepto se se tratar de vagões dos grupos A, B e C, caso em que para a gratuidade do transporte não há limitação de prazo. As taxas de operações acessórias a cobrar são apenas a de registo e a de aviso de chegada, esta última correspondente a remessas de detalhe. Os prazos de transporte são os duplos dos previstos na tarifa geral.

Não obstante a gratuidade de transporte, é necessária a apresentação de declaração de expedição;

MENDES PEREIRA

FÁBRICA PORTUGUESA DE ARTIGOS PARA ESCRITÓRIO

Fundada em 1889

CAMPO GRANDE, N.º 390 — LISBOA

TINTAS PARA ESCREVER / TINTAS ESTILOGRÁFICAS / TINTAS E ALMOFADAS PARA CARIMBOS / TINTAS PARA DESENHO E GÜACHES / COLAS PARA ESCRITÓRIO / LACRES PARA TODOS OS FINS, ETC.

Fornecedores da C.ª dos Caminhos de Ferro Portugueses

12 MEDALHAS DE OURO E PRATA EM DIVERSAS EXPOSIÇÕES NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

WWW

TAL COMO A IMPRESSÃO DIGITAL RIV É UMA MARCA INCONFUNDÍVEL

RIV

AUTO-LUSITANIA

OPÇÕES DE VEÍCULO PERIGO-TORINO

AVENIDA DA LIBERDADE 75-79 LISBOA

b) Nos casos não previstos na alínea anterior são transportados ao abrigo da tarifa geral, aos preços e condições correspondentes a «vagões circulando sobre as próprias rodas».

3) Se a expedição for feita em grande velocidade, os vagões são transportados, em qualquer caso, aos preços indicados na alínea b) do número anterior, acrescidos de 20 por cento. Os prazos de transporte, neste caso, são os previstos na tarifa geral para a pequena velocidade, reduzidos de 50 por cento.

4) É gratuito o transporte das taras e dos produtos calóricos ou refrigerantes necessários à produção da temperatura conveniente nos vagões do grupo B, quando efectuado nesses vagões, quer esse transporte seja feito em grande velocidade, quer em pequena velocidade.

5) Os vagões expedidos em vazio, uma vez chegados à estação de destino, são postos à carga apenas quando for feito nessa estação pedido expresso em tal sentido.

6) As mudanças de destino apenas são permitidas enquanto os vagões se encontram na estação de expedição.

Quando seja pedida a mudança de destino do vagão de que a empresa ferroviária tenha já disposto, ao abrigo do artigo 11.º, é permitida essa mudança, contando-se, porém, o prazo de transporte para o novo destino pela soma dos prazos correspondentes a duas remessas: uma para o primitivo destino e a outra deste para o definitivo.

ARTIGO 25.º

Garantia para as empresas ferr viárias

O valor dos vagões responde para com as empresas ferroviárias (seja a de matrícula ou não) por quaisquer débitos que a eles digam respeito e que não tenham sido oportunamente liquidados.

ARTIGO 24.º

Isenção de responsabilidade das empresas ferroviárias

As empresas ferroviárias declinam qualquer responsabilidade:

1) Pelas faltas, avarias, danos ou atrasos que os vagões, os seus acessórios ou as remessas neles transportadas sofram por motivo de:

a) Culpa dos expedidores, dos consignatários ou da sua gente;

b) Vício ou defeito dos vagões ou da carga neles transportada;

c) Descarrilamento, choque, incêndio ou por outro motivo, devidos a caso fortuito ou de força maior ou a qualquer outra causa de que não sejam culpadas as empresas ferroviárias ou os seus agentes.

2) Pela detenção do material durante qualquer reparação de que ele careça e de que as empresas ferroviárias se encarreguem ou pela paralisação forçada devida a interrupção de serviço.

3) Por todas as consequências, inclusive as de carácter fiscal, e prejuízos que possam resultar da indevida expedição dos vagões.

4) Pelas faltas, avarias ou danos, seja qual for a causa, que sofra o conteúdo dos vagões do grupo B, quando, no caso de os vagões não serem acompanhados por pessoa alguma, os entreguem na estação de chegada com as precintas intactas.

5) pelas faltas, avarias ou danos que sofram as remessas, desde que no acto da entrega dos vagões aos consignatários ou seus representantes se encontrem intactos os cadeados, fechaduras ou selos do vagão.

6) Por todos os riscos que possam sofrer as pessoas que acompanham os vagões a que se refere o artigo 19.

ARTIGO 25.º

Vagões admitidos em serviço internacional

Os vagões admitidos em serviço internacional estão sujeitos às disposições constantes do Regulamento Interna-

cional Relativo ao Transporte de Vagões Particulares (R. I. P.).

ARTIGO 26.º

Concessões atribuídas na circulação, nas linhas ferroviárias nacionais, de vagões particulares matriculados em empresas ferroviárias estrangeiras

Os vagões particulares matriculados em empresas ferroviárias estrangeiras beneficiam, quando circulem nas linhas das empresas ferroviárias nacionais, das concessões previstas nesta tarifa para os vagões particulares de matrícula nacional.

ARTIGO 27.º

Prazo de devolução dos vagões matriculados em empresas ferroviárias estrangeiras

Para cumprimento do prazo de devolução dos vagões particulares matriculados nas empresas ferroviárias estrangeiras, prescrito pela alínea portuguesa, podem as empresas ferroviárias nacionais dispor, para esse fim, dos vagões.

ARTIGO 28.º

Disposição geral

Em tudo quanto não seja contrário às disposições desta tarifa vigoram as condições da tarifa geral e da tarifa de operações acessórias.

Fica pela presente anulada e substituída a tarifa de vagões particulares, aprovada por despacho ministerial de 11 de Novembro de 1945.

Ministério das Comunicações, 15 de Maio de 1957. — O Ministro das Comunicações, Manuel Gomes de Araújo.

LITOGRAFIA TEJO, LDA.

Premiada na Exposição Industrial Portuguesa de 1933 — Fornecedora dos mais importantes estabelecimentos do Estado

Trabalhos em Offset — Cartazes e Reclames — Rotulagem para todas as indústrias — Embalagens — Acções — Letras — Cheques Gráficos, Etc. — Trabalhos tipográficos em todos os géneros

DESENHO — CROMO — GRAVURA

Escritórios: Rua dos Taipas, 18

OFICINAS E ARMAZÉNS

Rua de Santo António da Glória, 9 e 52-A — Telef. 2 1825

LISBOA

SOCIEDADE DE CRISTAIS, L.ª

ESPELHOS — VIDROS — CRISTAIS — TINTAS — VERNIZES

Fábrica Armazém e Escritório

RUA MONTE DE S. JOÃO, 44 25, RUA DO ALMADA, 29

Endereço Telefónico: CRISTAIS

Telefones: 21416 - 25326 - 42601

PORTO



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agenciada com o Grau de Comendador da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47 — LISBOA — Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos Institutos Comercial e Industrial

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Junho de 1907)

Presente e Futuro

São manifestos e consideráveis os progressos realizados ha annos a esta parte pelos caminhos de ferro portuguezes. Estado e companhias tem-se empenhado á compita em desenvolver o trafego e melhorar o serviço. Uma rapida reseña do que se tem feito não será de todo inutil.

Tem-se robustecido a via. A Companhia Real, desejando acelerar a marcha dos comboios na sua linha principal, Lisboa a Porto, adoptou um carril de 40 kg. e 12 m. e actualmente assenta o carril de 45 kg. As linhas do Estado adoptaram o carril de 36 kg. e 12 m., renovando-se por completo a via entre Barreiro e Beja e estão reforçando gradualmente a do Minho e Douro.

A tala cantoneira e o *tirefond* em substituição da escupa asseguraram em toda a parte uma fixação mais segura.

Na via reduzida adoptou o Estado o carril de 24,5 kg. e 12 m. com tala cantoneira, dando assim o exemplo da adopção de um tipo de via mais robusta.

A introdução das agulhas elásticas Bochum aferrolhadas, dos aparelhos d'encravamento de diversos typos, do sistema Saxby, o aperfeiçoamento da sinalização tem augmentado a segurança, indo na deanteira d'esse progresso, como é natural, a Companhia Real, exploradora da principal artéria do paiz.

A substituição das pontes que mal poderiam comportar o peso das grandes máchinas modernas e o assentamento gradual da segunda via na linha do Norte não devem ficar sem registo.

Tem-se melhorado as estações, dotando-as com numerosas obras complementares. As grandes distancias que primitivamente se julgavam accetaveis entre estações consecutivas foram divididas. Só nas linhas do Sul e Sueste 12 estações ou apeadeiros novos foram assim estabelecidos, facultando ao trafego o accesso das linhas e multiplicando os pontos de cruzamento.

Não devemos esquecer a generalização da balastragem de pedra britada e a cobertura do balastro do saibro com a pedra para a supressão da poeira no troço da linha do sul em que mais se fazia sentir esse incommodo. A introdução da luz electrica e do acetylene tem melhorado sensivelmente a iluminação das principais estações.

Os alargamentos das estações principais e a construcção d'estações de triagem, como Contumil, de pontes-caes e novos terraplenos para serviço fluvial nas estações do Barreiro, da Alfandega do Porto e Alcantara-mar são tambem progresso sensível obtido á custa de consideravel sacrificio das administrações.

Nas linhas de via reduzida o emprego de curvas de pequeno raio veio facilitar consideravelmente a construcção das linhas secundárias. O ensaio das curvas de 60 m. na linha da Regoa a Vila Real é um exemplo frizante. A experiencia mostra já a possibilidade da adopção d'essa via económica onde seja preciso, aconselhando porém a conservar os raios de minimos entre os limites de 75 m. a 100 m., salvo casos muito excepcionais em que convenha descer aos 60 m.

No material circulante mais accentuados são os progressos. O esforço da tracção, a velocidade e o peso das locomotivas tem crescido. Quantos progressos realizados, como attesta o typo Compound de 3 eixos conjugados e *bogie* deanteiro, — hoje generalizado na linha de via larga — e a machina-tender

Compound Mallet, que o Estado introduziu na via reduzida.

O augmento da potencia das machinas tem sido realizado, tornando-se ao mesmo tempo mais economica a tracção, não só pela dupla expansão como pelo emprego de carvão meido misturado com briquettes.

As carruagens offerecem hoje novos typos confortaveis em vehiculos de grandes dimensões com corredores, water-closet, inter-communicação, freios de vacuo, melhor iluminação e nas do Minho e Douro sinais de alarme.

A carga util de vagons de Mercadorias tem tambem augmentado, sendo hoje grande o numero dos de 12 e 15 toneladas e tendo-se até ensaiado já o de 30 toneladas sobre dois *bogies*.

No serviço fluvial do Sul e Sueste a fragata navegando á vela cedeu o lugar á barcaça de cobertura rolante, rebocada, e foi posto em serviço um vapor de spardeck e ré envidrada, que offerece o desejavel conforto.

Melhorou o material e melhorou o serviço. Se se confrontarem os horarios actuais com os de epochas pouco afastadas, notar-se-ha, principalmente nos da Companhia Real e do Estado, muito maior numero de comboios e acceleração notavel das marchas, mais ou menos, conforme as circunstancias de cada linha.

Os rapidos, o *Sud-Express* diario, representam consideravel melhoria do serviço. Ao mesmo tempo o desenvolvimento dos comboios *tramways* tem augmentado consideravelmente o trafego suburbano.

E' ainda para notar o serviço dos restaurantes nos rapidos da Companhia Real, no rapido Porto-Medina do Douro e nos comboios correios do Sul.

O serviço de mercadorias tem sido gradualmente acelerado, de modo que vão desaparecendo as consideraveis demoras que em occasião de affluencia de trafego se julgavam inevitaveis, especialmente nas linhas do Sul. A rotação dos vagons tem sido melhorada, dando lugar a mais perfeito aproveitamento de material.

Não tem faltado reduções de tarifas a baratear os transportes.

A unificação das tarifas gerais da via larga de todas as linhas do paiz foi um primeiro passo dado no caminho da simplificação do nosso complicado sistema tariffario.

Não menos para apreciar foi a extensão das tarifas da via larga á via reduzida nas linhas do Estado.

A ligação entre o Norte e o Sul pela linha do Setil veio facilitar as relações entre as regiões extremas do paiz.

A situação do pessoal tem sido melhorada gradualmente, merecendo especial registo a criação da caixa de aposentações e socorros dos caminhos do Estado.

Progresso notavel a registar tem sido tambem o das officinas dos caminhos de ferro, dotadas com machinismos aperfeiçoados e habilitadas a desempenhar cada vez mais cabalmente a sua missão.

E' muito o que se tem feito e por isso o progresso da exploração das nossas linhas não pôde ser contestado, offerecendo ao viajante contraste innegavel com as da visinha Espanha.

Muito ha, porém, que fazer para que o serviço corresponda ás legitimas exigencias do publico.

Sob o ponto de vista de segurança é preciso generalizar o uso dos freios continuos e automaticos e dos sinais de alarme, acabando com a lamentavel excepção constituída pelo nosso paiz.

E' preciso continuar melhorando as carruagens, introduzindo nas de 3.^a o water-closet e os corredores, ao menos para os comboios principais e prosseguindo na generalização dos typos aperfeiçoados ultimamente adoptados.

A iluminação dos comboios deixa ainda muito a desejar,

embora se tenha melhorado o typo da lanterna para azeite. A parte alguns vehiculos de luxo da *Compagnie des Wagons-lits* illuminados pela electricidade e as novas carruagens da Companhia Real com illuminação a gaz, o resto do material está bastante atrazado. Preciso se torna alargar o emprego d'este ultimo sistema.

O aquecimento das carruagens é outro problema cuja resolução se impõe, embora seja difficil exactamente por causa da relativa benignidade do clima. E' curto o periodo de temperatura baixa e por isso as administrações tem fugido ao encargo consideravel das despesas de installação para aquecimento por tão pouco tempo. Apenas a Companhia Real faz nesse sentido alguma cousa, muito pouco, a não ser nas carruagens de luxo dos rápidos.

Agora vai o Minho e Douro aplicar aos seus correios e rapido internacional o aquecimento pelo vapor, sistema Heintz, despen.tendo cerca de 10000\$000 réis com o ensaio, que ainda se não estende a todos os couboios em que o aquecimento se justificaria. Se os resultados forem, como é de esperar, satisfatorios, convirá que o sistema se aplique em maior escala.

Sob o ponto de vista das facilidades do trafego muito ha que fazer. Primeiro que tudo importa estabelecer maior unidade de methodos e communnidade de acção das diversas administrações, especialmente pelo que respeita á liquidiação do trafego commum.

Importa ainda simplificar quanto possivel as tarifas, embora a sonhada unificação não seja possivel sem quebras de receitas ou agravamentos de taxas conforme os casos. O que é certo é que a enorme variedade dos preços e condições e o grande numero de tarifas de cada linha faz o desespero dos empregados e do publico, constituindo um ramo dos conhecimentos humanos que demanda quasi uma formatura, embora na realidade constitua o campo de actividade prática de modestos empregados sob a sancção da rectificação de taxas.

Pelo que respeita aos passageiros ha que reformar a tarifação das bagagens e ter em conta o elevado custo das viagens, mórmente hoje que de Valença a Vila Real de Santo Antonio ha mais de 800 k. A tão grandes percursos como os que já temos, justifica-se plenamente a applicação de tarifas differenciais de passageiros, introduzidas com certa audacia, de modo que a uma quebra momentanea de receitas corresponda o incremento do trafego, em breve compensador.

Bastante se tem feito nos ultimos annos para desenvolver a instrucção do pessoal, mas é muito mais ainda o que convém fazer para ter empregados bem habilitados.

A par destes e de outros melhoramentos da exploração urge dar vigoroso impulso á construção de novas linhas complementares, cujo benefico influxo na economia do país é facil antever. Já expuz aqui as minhas ideias sobre o assunto, tornando-se desnecessárias repetições.

Basta que haja confiança nas forças productivas do país estimuladas pelas facilidades de communicação e pelos incentivos e commodidades que o excursionismo encontra.

Junte-se á acção de fomento dos caminhos de ferro a a exploração racional dos portos do mar, especialmente dos de Lisboa e Leixões e a criteriosa orientação dos serviços fiscaes, para que os caminhos de ferro portuguezes tenham deante de si o mais animador futuro.

J. Fernando de Souza

Ramal de Aldeia Gallega

Foi promulgado um decreto, que publicamos na secção official, autorizando a Camara de Aldeia Gallega a contrair na Caixa Geral de Depositos um emprestimo de 85:000\$000 réis para a construção do ramal que ligará aquela importante villa com a estação do Pinhal Novo.

E' um excellente acto de administração que não traz encargo ao thesouro nem áquelle municipio e que vae facultar o aproveitamento e desenvolvimento de um trafego importante, como já na *Gazeta* foi demonstrado.

Estava para ser apresentada uma proposta de lei pelo sr. Fernando de Sousa, então deputado pelo circulo de Setubal, quando a Camara foi dissolvida. Quando ia agora ser apresentada essa mesma proposta pelo sr. Conde de Paçô-Vieira, e assinada tambem pelos srs. Gomes Netto, Posser de Andrade e conselheiro Moreira Junior, foi encerrado o parlamento. Por isso a camara municipal solicitou e obteve a publicação do decreto.

Vae ser rapidamente elaborado o projecto que não offerece difficuldades, podendo ser o ramal aberto á exploração na proxima primavera.

BOTÕES

marcados com

<p>S.O</p> <p>SEMPRE BRANCOS NÃO ARDEM</p>	<p> </p>	<p>N.B</p> <p>CORES INALTERÁVEIS</p>
---	-----------	---

**A MELHOR QUALIDADE
COM O MAIS MODERNO FABRICO**

SERRALHARIA CIVIL

DE NARCISO DOS SANTOS

FUNDADA EM 1907

73, R. dos Correeiros, 77 - Telefone 2 6422 - LISBOA

Reparação de Cofres, Ficheiros e todos os trabalhos congêneres à sua arte, Fogões, Portões, Grades, Chaves Yale, Etc. Artigos de Ferro Forjado, tais como Bengaleiros, Candeieiros e Molduras, Etc. Fogões de Aquecimento e Gás.

Torradores para Café, Fogareiros e Ferros para Engomadeiras, Alfaiates e Modistas de Chapéus, Torneiras de Metal com Rosca, Argola ou Manipulo para Vinho.

Torneiras com Chave, Argola ou Manipulo para Azeite, Torneiras de Passagem ou de Serviço, para Água, Válvulas para Lavatórios, Etc.

FOGÕES DE AQUECIMENTO — CHAVES DE TODOS OS MODELOS

Recebe todas as encomendas em metal, responsabilizando-se pelo seu bom acabamento

Recortes sem comentários

Condessa assassinada e agraciada a título póstumo

LONDRES, 28 de Maio — A condessa polaca Teresa Lubenska, assassinada há dias numa estação do metropolitano, foi agraciada, a título póstumo, com a cruz de Ouro do Mérito, com sabres, pelo general Anders, antigo comandante-geral das forças polacas. A condecoração destina-se a recompensar os serviços prestados pela homenageada, com perigo da própria vida, à causa da Polónia livre.

A cruz será colocada sobre o caixão no dia do funeral. Entretanto, o inquérito prossegue e os «detectives» da Scotland Yard ainda não sabem se o crime foi cometido por uma ou várias pessoas, se o assassino fugiu para um comboio ou pelas escadarias e se se trata ou não de um delito político.

Estão a ser examinados por peritos catorze facas e cani-vetes perdidos no metropolitano na noite de sexta-feira para sábado.

A autópsia revelou que a senhora foi assassinada com uma navalha, parecendo que os golpes foram vibrados ao acaso, sem intenção de matar.

Consta que a Scotland Yard está convencida de que o

autor do atentado é um menor delinquente, desses que vagueiam nas ruas de Londres durante a noite. Por qualquer razão que se desconhece teria discutido com a condessa, agredindo-a num acesso de fúria.

Por seu lado os peritos polacos prosseguem no exame dos documentos que pertenceram a Teresa Lubenska. — (F. P.-R.)

(Dos jornais)

Médico condenado a pena maior

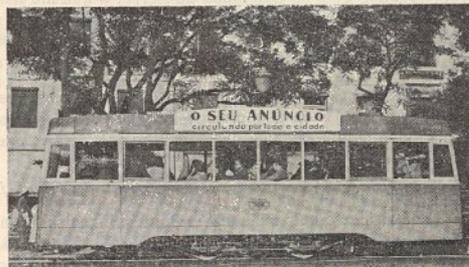
A Ordem dos Médicos comunicou à Imprensa que o seu Conselho Geral, tendo recebido do corregedor do 4.º Juízo Criminal de Lisboa cópia do acórdão que condenou na pena de seis anos de prisão maior o dr. José Armando Félix de Figueiredo Alves, de 38 anos, natural de Castelo Branco, e com consultório e residência, respectivamente, na Avenida S. João de Deus, 56, 1.º, direito, ordenou o cancelamento da inscrição na Ordem dos Médicos, como efeito necessário dessa condenação.

Cancelada a inscrição por efeito da condenação em pena maior, aquele médico fica proibido de exercer medicina e não pode voltar a ser inscrito na Ordem dos Médicos.



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

ECONÓMICOS E EFICIENTES



CONSULTE A

SECÇÃO DE PUBLICIDADE

CALÇADA DA BICA PEQUENA, 4

TELEFONE: 3 50 35

“Gazeta dos Caminhos de Ferro”

A Imprensa e o nosso aniversário

«Este respeitável órgão da imprensa ilustrada, entrou, com o seu número de 16 do corrente, no 70.º aniversário de existência útil e brilhante.

Felicitémo-lo sinceramente pela longevidade atingida bem como a todos os seus cooperadores».

Do «Semana Tirsense»

Com a publicação do seu n.º 1662, entrou no 70.º ano de existência, esta simpática revista ferroviária de turismo.

Por tal facto endereçamos os nossos cordiais cumprimentos àquela revista e desejamos-lhe muitas felicidades».

Do «Povo Algarvio»

«Acabamos de receber o número 1662, desta esplêndida revista que entrou no seu 70.º ano de existência.

Traz sempre assuntos de alto interesse sobre os Caminhos de Ferro, no passado e no presente.

Felicítamos o seu ilustre Director por mais uma etapa vencida e todos que trabalham na sua confecção, augurando-lhe imensas prosperidades e longos anos de vida».

Do «Eco de Estremoz»

«Desta interessante revista quinzenal recebemos o n.º 1662, datado de 16 de Março, que patenteia o habitual bom aspecto gráfico, aliado a uma valiosa colaboração.

Com este número *Gazeta dos Caminhos de Ferro* entrou no 70.º ano de existência, pelo que saudamos o seu director, desejando um futuro próspero e longa vida para si e para a sua revista».

De «A Nossa Terra», de Cascais

«Com o seu n.º 1662, e datado de 16 Março findo, entrou esta conhecida revista no seu 70.º ano de existência e da qual é distinto colaborador o nosso conterrâneo Engenheiro Frederico de Quadros Abragão.

Eis uma efeméride que, principalmente neste género de publicações, não é nada vulgar em Portugal, onde as revistas nascem e morrem quase sem se dar por isso.

Por isto, e por tudo o mais, daqui saudamos o seu ilustre Director Carlos d'Ornellas e o secretário da redacção, nosso amigo, Rebelo de Bettencourt».

Do «Noticias de Ovar»

«Entrou no septuagésimo ano de publicação esta simpática e utilíssima revista.

Ao serviço da *Gazeta* devotado, e como seu director, o Sr. Carlos d'Ornellas se tem afirmado, através dos anos, um jornalista de mérito, inteligente e conceituoso.

Obedecendo fielmente ao programa indicado no próprio título, a revista defende com denodo e elegância os problemas relacionados com os Caminhos de Ferro, o que lhe tem granjeado, por superior compreensão, simpatias das mais sólidas em todos os sectores.

Os nossos parabéns».

Do «Rodoviária»

«Entrou no 70.º ano da sua brilhante existência esta magnífica revista. Com as nossas felicitações, desejamos ainda mais longa vida à «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que conta uma folha de revelantes serviços».

Do «Correio do Ribat jo»

Referiram-se-nos mais os seguintes jornais: «Diário de Lisboa», «Diário da Manhã», «Jornal de Notícias», do Porto, «A Verdade», de Alenquer, «Jornal de Felgueiras» «Jornal

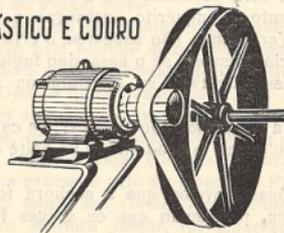
PREFIRA
ÁGUA CASTELLO

DA MODELAR CONCESSÃO

Pizões — MOURA

PLÁSTICO E COURO

CORREIA PLANA DE



RANILON

NÃO ESTICA

PAULO DA SILVA RANITO, LDA.
S. MAMEDE DE INFESTA • PORTUGAL

Fábrica de Tecidos
do Bompastor, Lda.

Rua 9 de Abril, 731 — Porto

Fiação — Tecelagem
Acabamentos — Tinturaria

Especializada em cetins-ferros e telas
impermeabilizadas para gabardines

TECIDOS COLONIAIS

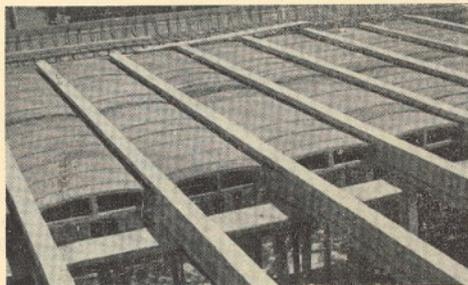
de Albergaria», de Albergaria-a-Velha, «Vida Ribatejana», de Vila Franca de Xira, «Linhas de Elvas», «Jornal de Santo Tirso», «Boa Nova», de Cantanhede, «O Comércio de Gaia», «João Semana», de Ovar, «O Castanhirense», de Castanheira de Pera, e «Jornal do Fundão».

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Ainda a propósito da entrada da nossa revista no 70.º ano de publicação, enviou-nos o Ateneu Ferroviário uma cativante carta de cumprimentos. Muito agradecemos as amáveis palavras que nos endereçaram, desejando àquela colectividade muitas prosperidades.

PAVIMENTOS CORFEO

(LAJE DE BETÃO ARMADO SEM COFRAGEM)



Das múltiplas vantagens sobre as lajes maciças' destacamos:

- **Maior isolamento térmico e acústico;**
- **Menor peso próprio;**
- **Maior rapidez na execução;**
- **Menor consumo de materiais;**
- **Maior economia na estrutura;**

Assistência técnica permanente

ESTUDOS, PROJECTOS E ORÇAMENTOS,
SEM ENCARGOS

INDUSTRIAL CORFEO, LDA.

RUA DO TELHAL N.º 4, 1.º, DT.º — LISBOA — TELEF. 25787 — 366358 — 368562

DELEGAÇÃO NO **PORTO:**

AVENIDA DE FRANÇA, 201

TELEFONE 60486

ORTUO

ESTALEIROS EM **SACAVÉM:**

RUA MARIA LUISA BRAAMCAMP

TELEFONES 058084 - 058471

ARTUR FERNANDES ALVES RIBEIRO

EMPREITEIRO DE OBRAS PÚBLICAS * CONSTRUÇÃO CIVIL

DIRECÇÃO TÉCNICA

ENGENHEIROS:

Francisco Ventura Rego e Filipe Costa da Silva

CONSTRUTOR CIVIL:

Joaquim Ribeiro Bouça

AGENTE TÉCNICO:

Victor Manuel da Silva Ribeiro



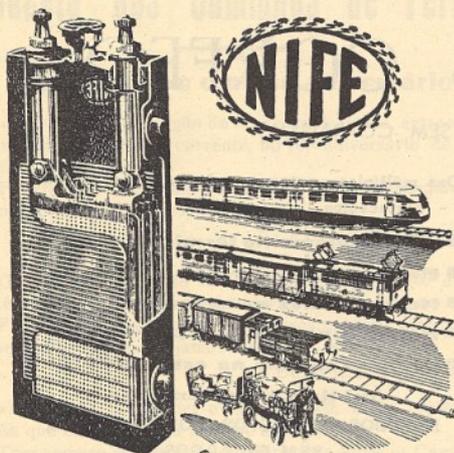
FÁBRICAS * AERÓDROMOS * ESTRADAS

*** BARRAGENS DE TERRAS * ESTÁDIOS ***

PAVIMENTOS * EDIFÍCIOS * ESTRUTURAS



AVENIDA 28 DE MAIO, 49-A ☉ **L I S B O A** ☉ TELEFONES: 76 1860 e 77 15 12



Baterias Alcalinas — Níquel — Cádmió

INSTALAÇÕES DE LUZ FIXAS OU MÓVEIS
T. S. F., SINAIS DE ALARME, TELEFONE
E TELÉGRAFO, APARELHOS DE PRECISAO
E AINDA PARA :

ARRANQUE DE MOTORES DIESEL.
LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.

Representantes Gerais:

J. COELHO PACHECO, LDA.

Rua Braamcamp, 90-94. Telef. 4 2188 - LISBOA

Hotel Francfort

SANTA JUSTA

EXCELENTE E ABUNDANTE
SERVIÇO DE MESA

HOTEL DE 2.^a CLASSE
SITUADO NO CENTRO DA CIDADE

O preferido pelos africanistas

Telefones : 30747 — 30748 — 30749 — 30776

Telegramas : H O T F O R T

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA

DANTAS, VALLADAS & C.^A, L.^{DA}

FARMACÊUTICOS

CAIXA POSTAL N.º 46

Telegramas «CAOUTCHOUC»

LUANDA

LABORATÓRIO DE ANÁLISES E PREPARAÇÃO
DE PRODUTOS FARMACÊUTICOS

O MAIS COMPLETO DEPÓSITO DE PRODUTOS
QUÍMICOS E FARMACÊUTICOS, ESPECIALIDADES
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS, INSTRUMENTOS
:—: CIRÚRGICOS E MATERIAL HOSPITALAR :—:

FARMÁCIAS

LUANDA

DANTAS VALADAS (Sede) — Farmácia Esperança

Farmácia Serra — Farmácia Colonial

NOVA LISBOA

Farmácia Ultramarina — Farmácia Império

Drogaria Império — Farmácia Angola

VILA ROBERTO WILLIAMS

Farmácia Ideal

LOBITO - Farmácia Normal — GABELA - Farmácia Lusa

BENGUELA - Farmácia Moderna — MALANJE - Farmácia Dantas

RUA DA MADALENA, 132, 2.º — LISBOA

J. A. RIBEIRO & C.^A, L.^{DA}

RIBEIRO OCULISTA

CASA FUNDADA EM 1858

ÓPTICA / INSTRUMENTOS CIENTÍFICOS
MATERIAL E VIDRARIA DE LABORATÓRIO

EMIL BUSCH G. M. B. H. GOTTINGEN

Lentes para óculos e binóculos

PAUL FUNEKE & CO. Berlim Oc.

Material para análises de leite e seus
derivados

CHR BECK & SOHNE KASSEL

Microscópios e Binóculos

KRAHN Hamburgo

Material para oftalmologia

MÜLLER WELT STUTGART

Lentes corneanas — Lentes de contacto

NITSCHKE & GUNTHER — Dusseldorf

Armações para óculos

222, Rua Aurea, 226 — LISBOA

Rua Eduardo Costa, 65 — C. P. 1394 — LUANDA



TELEFS. 2 2772 - 2 3312 - 2 2762

**ARMAZENISTAS
E
IMPORTADORES**

Telefones — Sinalização
Relógios Eléctricos
Pilhas secas BEREC
Disjuntores automáticos
Rádios DUCRETET-THOMSON
Aparelhagem de Precisão
Aparelhagem de Medida
Aparelhagem Doméstica
Lâmpadas e Válvulas
Acessórios da T. S. F.
Ferros de soldar e de engomar
Condutores eléctricos
Materiais de Instalação

António Moreira Rato & Filhos, Lda.

**MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
CIMENTO TEJO
MÁRMORES — CANTARIAS
GRÉS — LOIÇA SANITÁRIA
Fibrocimento «NOVINCO»**

Telefones : 60879-63708

Telegramas : Ratofilhos

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F

LISBOA

**FÁBRICA DE TECIDOS DA CRUZ DE PEDRA, L.^{DA}
GUIMARÃES**

TELEF. 4 157

ATOALHADOS—SEDAS—MIXTOS

Agente no Porto: **SILVA JÚNIOR**—Telef. 22 906
R. DO ALMADA, 324, 1.º

Agentes em Lisboa: **RAUL FRAZÃO, L.^{DA}**—Telef. 29 114
R. DOS FANQUEIROS, 207, 1.º Dt.º

SERRALHARIA ARTÍSTICA

VICTOR HUGO DE CARVALHO SUCR.

DE **ANTÓNIO MANUEL CASTRO**

Executa todos os trabalhos pertencentes à **CONSTRUÇÃO CIVIL**

Fornecedores: S. P. N. (Pousadas)

**Largo do Picadeiro, 12
Telefone 29319
LISBOA**

**R. Elias Garcia, 332
Telefone 030593
AMADORA**

**SIGA O BOM EXEMPLO
DE MILHARES DE AUTOMOBILISTAS**

*Lubrifique o seu motor
com o óleo*


PENNZOIL Z-7

*que lhe liberta toda a força
do motor, economizando
combustível*

*O mesmo óleo para motores
a gasolina e gasóleo*

LUBRIFICANDO
COM
PENNZOIL
TERÁ
O MOTOR SEMPRE LIMPO

1070

AGENTES GERAIS: A. CONTRERAS, L.^{DA}
SUAS NOVAS INSTALAÇÕES

RUA RODRIGUES SAMPAIO, 142 A 150

Telefones 55423 e 46861

LISBOA

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

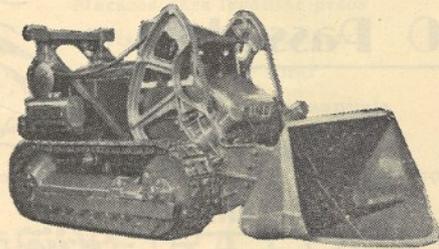
Ligações rápidas e cómodas
para passageiros e carga,
servindo as regiões de

BENGUELA, HUAMBO
BIÉ, MOXICO E LUNDA
CONGO BELGA E RODÉSIAS
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS (1.ª classe)

EIMCO

APRESENTA:



O Tractor-Escavador 105 Diesel
PODENDO TRABALHAR EM BULLDOZER

PARA TODAS AS
PRODUÇÕES **EIMCO**

CONSULTAR O REPRESENTANTE

EDMOND DARDEL

Rua Rodrigues Sampaio, 19-4.º-B

LISBOA

TELEF. 4 22 89

CIMENTO «TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA



FÁBRICA COM QUATRO LINHAS DE FABRICO

SENDO UMA DELAS DAS MAIS MODERNAS
DA EUROPA

PARA OBRAS HIDRÁULICAS E DE
RESPONSABILIDADE PREFERIR O

CIMENTO TEJO

COMPANHIA «CIMENTO TEJO»

Rua da Vitória, 88-2.º—Tel. 28953

LISBOA

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL
FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos do Correo, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) — LISBOA

Telefone 66 4972

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

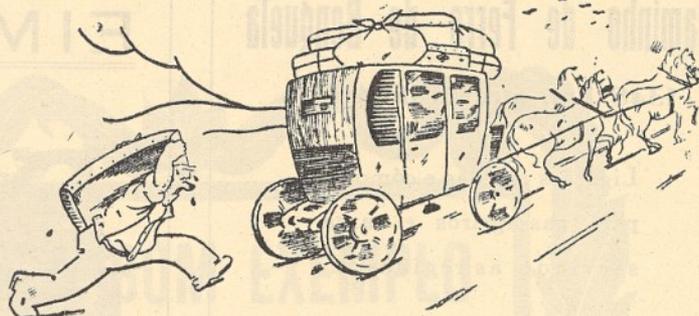
HOTEL ALENTEJO

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

O Passado...



No presente:

Srijó e Companhia

9, R. de Traz, 13 — PORTO



em combinação com:

SAMPAIO, COSTA & AZI, L.^{DA}
R. dos Douradores, 21 — LISBOA

organizaram o serviço diário, de domicilio a domicilio, entre PORTO a LISBOA e LISBOA a PORTO, com entregas regulares de um dia para outro

TELEFONE: } 21.058 — Porto
21.059 — Porto
26.953 — LISBOA



TRANSPORTES — DESPACHOS — EMBARQUES

O EMPREGO DE AR COMPRIMIDO PARA AS MAIS VARIADAS APLICAÇÕES ESTÁ HÁ MUITOS ANOS RESOLVIDO E CONSTANTEMENTE RENOVADO, SEGUNDO OS PRECEITOS DA TÉCNICA MODERNA, PELA FÁBRICA SUECA

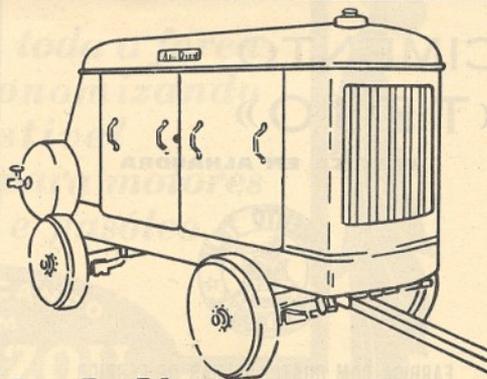
Atlas Copco

REPRESENTADA POR

JAYME DA COSTA, L.^{DA}

LISBOA — PORTO

R. CORREIROS 14 — P. DA BATALHA 12



FORNECEDORES DAS PRINCIPAIS EMPRESAS MINEIRAS E EMPREITEIROS DAS BARRAGENS HIDRO-ELÉCTRICAS

EM ARMAZEM

COMPRESSORES DE AR
MARTELOS — MÁQUINAS E FERRAMENTAS PNEUMÁTICAS
GRANDE DEPÓSITO DE PEÇAS DE RESERVA

BARRANAS SANDVIK-COROMANT

FORNECEDORES DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO (PORTUGUESES)



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.
AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

Ferragens e ferramentas

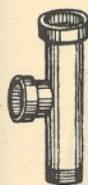
Aparelhos diferenciais
Macacos para levantar pesos
Serras de fita e circulares
Engenhos de furar
Ventoinhas eléctricas e manuais
Brocas e Mandrins. Cutelarias
Materiais para toda a espécie de construção

**TEIXEIRA LOPES
& NEVES, L^{DA}.**

LISBOÃ

22, Largo de S. Julião, 23 — Teleg.: «FERRAME»
1, 3, Rua Nova do Almada, 5, 9

Telef. } Estab. 25644
 } Escrit. 35756



Cruz
de cimento

**ARMAZÉM
DE
FERRAGENS**



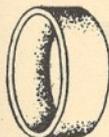
Tubo
de cimento

Branco, Ferreira & Mendes, L.^{da}



Curva de cimento

**Materiais de Construção, Adubos, Ferro,
Tubos de cimento, Argolas e peças para
minas, Todos os artigos de ferragens**

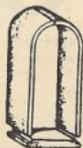


Argola para poços

Campo Mouzinho de
Albuquerque, 52-53

Telef. 386

VILA NOVA
DE FAMILIÇÃO



Peças para minas

Fábrica Nacional de Relógios

(REGULADORA), S. A. R. L.
VILA NOVA DE FAMILIÇÃO

RELÓGIOS DE PAREDE — RELÓGIOS DE MESA —
RELÓGIOS ELÉCTRICOS — RELÓGIOS DE 2 FRENTE
RELÓGIOS DE CORREDOR — RELÓGIOS DE GARE
DESPERTADORES

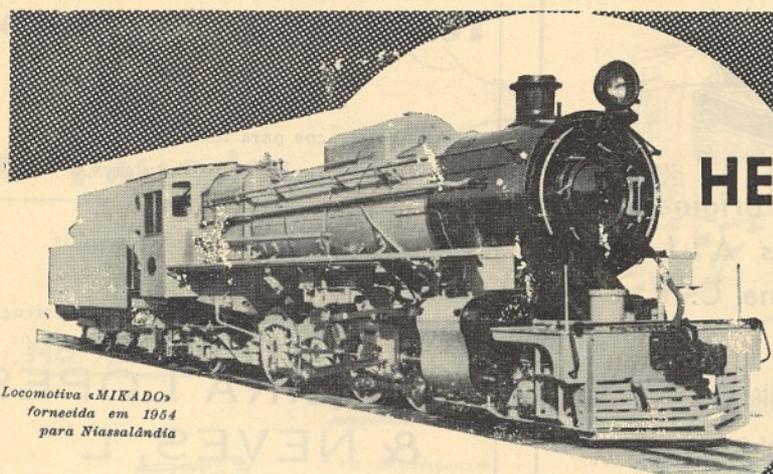
Vendem-se em todas as Relojoarias e ourivesarias do País

Contadores de Água — Contadores de Energia Eléctrica
Secção de Carpintaria:

Fornecimento de soalhos, esquadrias, forros e ladrilhos para construções de madeiras nacionais e brasileiras.

WIESE & C.^A, L.^{DA}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea
Material circulante — Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias — Transbordadores
Locomotivas
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas
Parafusos, «crapauds» e tirafundos
MATERIAL FERROVIÁRIO
Rua do Alecrim, 12-A LISBOA
Telefone: 3 4331



HENSCHEL



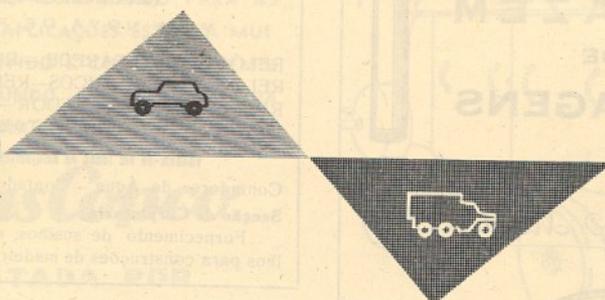
Locomotiva «MIKADO»
fornecida em 1954
para Niassalândia

Programa de fabricação de Locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, fins industriais e de construção
Locomotivas a vapor sem fogo / Locomotivas de condensação HENSCHEL
Locomotivas eléctricas - Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-Genera-
l-Motors / Locomotivas diesel-hidráulicas

HENSCHEL & SOHN EM **KASSEL**

REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS - RUA DE S. J. ALIAO, 23 - LISBOA

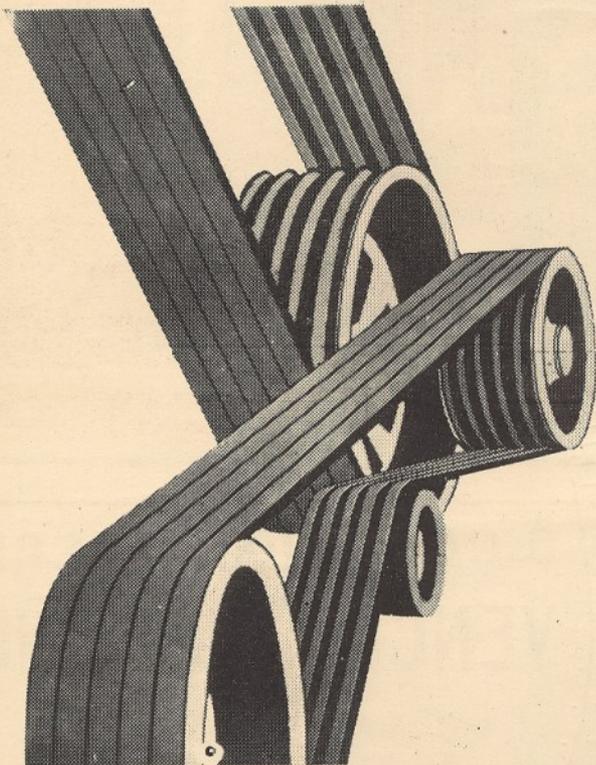


TANTO PARA AUTOMOVEIS
COMO PARA CAMIÕES
escolha sempre

MABOR

POSTOS DE ASSISTENCIA TECNICA GRATUITA
LISBOA • PORTO • COIMBRA • AVEIRO • BEJA • BRAGA
CASTELO BRANCO • COVILHÃ • FARO • SANTARÉM • VILA REAL • VISEU

PIRELLI



UMA MARCA QUE É
GARANTIA DE QUALI-
DADE INIGUALÁVEL



CORREIAS TRAPEZOIDAIS

INEXTENSIVAS AUMENTAM O
RENDIMENTO DAS SUAS
MÁQUINAS



PIRELLI

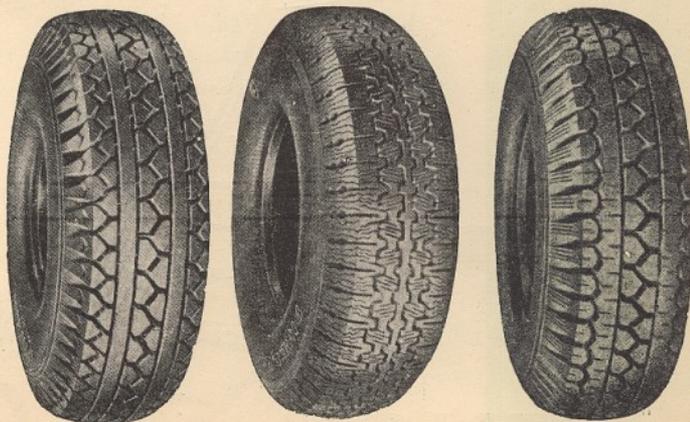
MAIS FORÇA POR MENOS
DINHEIRO

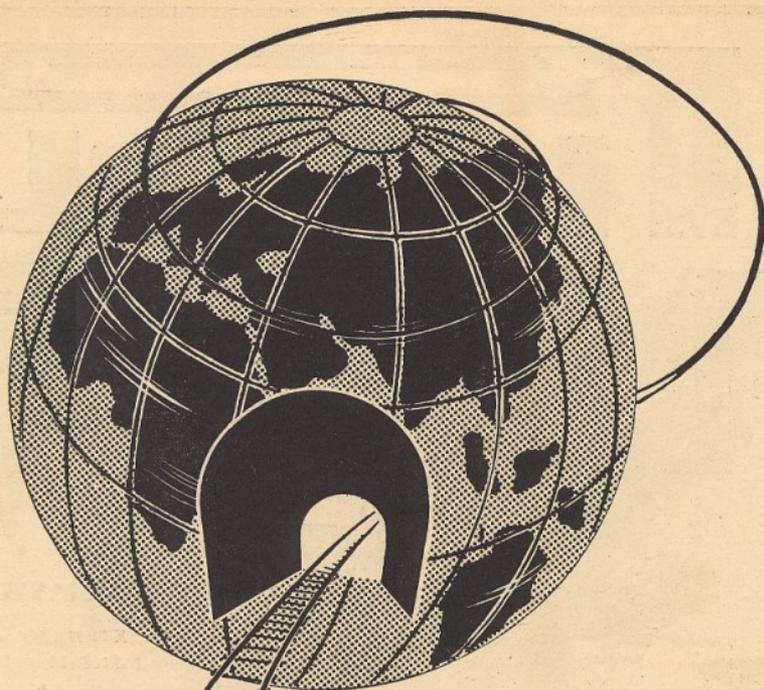
**O PNEU DOS
CAMPEÕES**

ROBUSTO

FLEXÍVEL

SEGURO





O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE