

4.º do 56.º ano

CONCESSIONADA CENTRAL
24 FEVEREIRO 1945

Lisboa, 16 de Fevereiro de 1945

Número 1372

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Comércio e Transporte / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
C A M I N H O S D E F E R R O

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



O Ilustre Ministro das Obras Públicas Eng.º Cancela de Abreu numa saudação
simpática aos engenheiros e operários que construiram a locomotiva

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 BX 20158; Direcção 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897 e 1934
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos, 1904

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

1372



16—FEVEREIRO—1945



ANO LVII

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00
África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00
Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

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

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAI
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Engenheiro Vasconcellos Corrêa	85
Direito Ferroviário, pelo Dr. Busquets de Aguilar	89
Oficinas Gerais da C. P.	90
Notas da Quinzena, por Rebello de Bettencourt	94
Os nossos mortos	95
Publicações recebidas	95
O problema dos transportes terrestres	96
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	101
Linhos Portuguesas	103
Há 50 anos	103
Repositório de assuntos referentes a Teatro e a Cinema, por Miguel Coelho	105
Espectáculos	105
O que todos devem saber.	105
Brindes e Calendários.	105
Parte Oficial	106

Engenheiro Vasconcellos Corrêa

Cinquenta anos ao serviço da C. P.

ACABA de completar 50 anos de actividade ao serviço da C. P. o ilustre Presidente do seu Conselho de Administração, Engenheiro Antônio de Almeida Vasconcellos Corrêa. O facto não é vulgar, já pelo belo exemplo de continuidade que representa, já pela categoria da individualidade que tão fulgorantemente o ilustra.

A brilhante carreira do Engenheiro Vasconcellos Corrêa é um exemplo a apontar a contemporâneos e vindouros. Poucos homens como ele conseguiram realizar uma obra tão sólida e definir uma personalidade com tanto vigor e durante tão largo espaço de tempo, sem uma quebra, sem uma falha, sem um deslize. A sua biografia, melhor e muito mais expressivamente do que as nossas palavras o demonstram.

Começou a carreira de ferroviário a 5 de Fevereiro de 1895, ao solicitar a admissão na Companhia. Dois dias depois foi colocado, regulamentarmente, como *aluno-montador*, nas Oficinas Gerais de Santa Apolónia, a ganhar 1\$000 reis por dia!

Lugar modesto, se atendermos a que o *aluno* já conquistara, na Escola do Exército, o seu diploma de engenheiro Civil. Dirigia, então, a Companhia o abalizado engenheiro H. E. Boyer, especialista dos serviços de tracção. Homem prático e sabedor, resolvia fazer *escolas*, admitindo engenheiros acabados de se formar, sujeitando-os à disciplina austera mas salutar da aprendizagem de vários ramos da actividade ferroviária.

O moço engenheiro Vasconcellos Corrêa teve a felicidade de encontrar tal mestre logo no início da sua carreira. Trabalhou nas Oficinas Gerais alguns meses, até Outubro do referido ano, estudando assim as locomotivas, das várias séries, os processos de reparação, a utensilagem empregada, o valor do material, etc. Passou, deste modo, por todas as secções de trabalho,

aprendendo a conhecer, pormenorizada e genéricamente, a complexa mecânica do nosso primeiro organismo ferroviário.

Pouco depois era nomeado aluno-maquinista, pelo que foi praticar o serviço de máquinas para os postos do Entroncamento e de Caldas da Raínha, primeiramente, e, mais tarde, para os postos de Castelo Branco, Lisboa — P. e Campolide, aplicando já aqui os conhecimentos adquiridos, pois executava os serviços de fogueiro e maquinista como os verdadeiros profissionais.

Apesar disso, teve de fazer exame, como qualquer fogueiro, para alcançar o posto de maquinista. Tripulou diversos tipos de locomotivas, em vários trôços da linha e conduziu comboios de mercadorias e de passageiros, demonstrando perícia e conhecimentos notáveis nas provas efectuadas. Fez este exame em Abril e Maio de 1896. Obteve, naturalmente, boa classificação, sendo promovido a maquinista de 2.ª classe em Outubro do mesmo ano. Foi colocado então no Depósito de máquinas do Entroncamento. Em Janeiro do ano

seguinte ascendia de posto, passando a ter a categoria de Agente Técnico do Serviço de Material e Tracção. Exerceu a seguir as funções de Sub-chefe do Depósito de Máquinas de Campolide, sendo também encarregado do serviço administrativo das Oficinas — tarefa de grande e pesada responsabilidade como se calcula.

Conquistando, gradualmente, pela competência e aturado zêlo no serviço, lugares mais elevados, em 1 de Janeiro de 1899, era promovido a Sub-Inspector de Tracção, e, em 1901, a Inspector. O Director Geral, que conhecia as suas excepcionais qualidades de trabalho, encarregou-o de substituir, quando impedido, o Chefe do Serviço do Material e Tracção, Engenheiro Gravier, verdadeiro Chefe de Divisão, pelas suas funções, nessa altura. Havia nove anos que o Enge-



Após um magnífico e sentimental discurso, o Ministro das Obras Públicas abraça o Presidente do Conselho de Administração da C. P.

nheiro diplomado Vasconcellos Corrêa estava na Companhia, quando lhe foi concedido o título de Engenheiro do serviço de Tracção. Começou, daí em diante, a sua actividade de maior vulto.

Com o seu chefe e mestre Jean Roca, procedeu ao estudo e aquisição das máquinas das séries 61 a 72 (hoje série 260) do tipo Ten-Wheel.

A Companhia adquiriu em 1899 as locomotivas n.ºs 61 a 64: em 1902, as n.ºs 65 a 67; em 1904 as n.ºs 68 a 72. Estas locomotivas eram as mais velozes e potentes da época, ao serviço nas nossas linhas. O transporte de passageiros melhorou com elas sensivelmente. Como homem de acção, dinâmico e empreendedor, o engenheiro Vasconcellos Corrêa pugnou sempre pelo aumento de velocidade dos comboios de passageiros. Foi encarregado, por esse motivo, em Maio de 1904, de ir à França estudar os serviços de condução de locomotivas de comboios expressos rápidos. Acompanhou-o nessa missão de estudo o Primeiro Chefe de maquinistas José António de Amaral, especialista no assunto.

A 18 de Maio de 1905, o Conselho de Administração da Companhia nomeou-o Engenheiro Adido à Direcção Geral. No ano seguinte, passou a exercer o cargo de Engenheiro Chefe dos Serviços do Movimento.

Organizada, em 1910, a Divisão da Exploração, foi nomeado Engenheiro Chefe, Adjunto da Divisão da Exploração. No desempenho desse lugar, continuou trabalhando sempre em favor do incremento da velocidade dos comboios e da melhoria das ligações internacionais, em especial com Madrid e Paris.

Pouco depois, naquele mesmo ano, o Governo, em atenção às suas qualidades, saber e serviços prestados aos Caminhos de Ferro, nomeou-o Administrador da Companhia, cargo que exerceu até 1921. Na sessão do conselho, de 22 de Dezembro de 1910, foi nomeado vogal da comissão do Orçamento. O ano de 1914, o ano da primeira Grande Guerra, veio encontrar o Engenheiro Vasconcellos Corrêa exercendo as funções de Relator. Atravessou assim um dos períodos mais árduos da sua laboriosa e brilhante carreira. Passada a tormenta, impunha-se a tarefa da reconstrução e, no seu sector, o grande combate continuou a luta com o denodo de sempre. A 4 de Julho de 1921, os seus colegas de administração, representantes dos accionistas, nomearam-no para ocupar uma vaga no Conselho, lugar em que foi confirmado por assembleia geral ordinária de acionistas, reunida a 17 de Julho de 1922. Em 1926, também a 17 de Julho, eleito Presidente do conselho de Administração, o dr. Ruy Ulrich propôs que fosse elevado à vice-presidência o Engenheiro Vasconcellos Corrêa, proposta que foi aprovada por unanimidade. Dias depois, a 23 do mesmo mês e ano, foi eleito, também, por sufrágio unânime, Vice-Presidente da Comissão Executiva.

Durante sete anos exerceu o Engenheiro Vasconcellos Corrêa estes espinhosos cargos, trabalhando

com uma intensidade notável. Foi esse um período de realizações ou acontecimentos importantíssimos na vida da C. P., entre os quais, em 1927, o arrendamento das linhas do Estado, e, em 1932, a remodelação orgânica da Companhia. Foi no ano seguinte, em 31 de Maio de 1933, ao ser nomeado nosso Embaixador em Londres o Dr. Ruy Ulrich, que o Conselho de Administração elegeu para a Presidência o Engenheiro Vasconcellos Corrêa. Era o digno coroamento duma carreira activa exemplaríssima. Desde então para cá o ilustre Presidente da C. P. tem enfrentado problemas que só a sua muita experiência, o seu grande zélo e saber podiam solucionar. A guerra actual tem, necessariamente, contribuído para tornar difícil a tarefa ao grande lutador, mas a sua energia indomável não se deixa vencer na direcção da vasta e complicada máquina da C. P., de que é, por assim dizer, o "coração e o cérebro".

Como se vê por estes rápidos e sumários apontamentos biográficos, o Engenheiro Vasconcellos Corrêa deve tudo que alcançou ao seu esforço, aos seus próprios méritos. Começou a sua carreira pelo princípio, ascendeu de baixo para cima, ao contrário do que se verifica em muitas carreiras, que começam por um salto para os primeiros lugares. Daí a solidez da posição do ilustre Presidente do Conselho de Administração da C. P.. Daí o merecido e bem fundado respeito que lhe votam, igualmente, colegas e subalternos. Daí a autoridade da sua obra, do seu conselho, das suas atitudes.

Que o seu exemplo frutifique devem ser os votos ardentes da numerosa família ferroviária.

* * *

Além de profissional distinto entre os primeiros, o Engenheiro Vasconcellos Corrêa é um carácter de primeira água. Todos os seus colaboradores, desde os mais humildes aos mais eminentes, prestam constante homenagem pública aos seus dotes excepcionais de coração e carácter. Firme sem ser duro ou implacável; generoso sem ser fraco; leal e franco entre os primeiros que o são; escrupuloso e honrado como poucos; sabendo perdoar e sabendo punir, mas sempre pronto a esquecer faltas aos simples, quando erram sem má intenção, aconselhando e reconduzindo ao bom caminho os transviados, o Engenheiro Vasconcellos Corrêa é, como todo o verdadeiro chefe que tem a responsabilidade de velar pelo destino de muita gente, uma grande e pura força moral.

Como preito de respeitosa homenagem pelo cinquentenário da sua admissão na Companhia, o *Boletim da C. P.* dedicou-lhe um número especial, colaborado por individualidades como o general Raúl Esteves, Fausto de Figueiredo, coronel Pinto Osório, major Mário Costa, doutor José Alberto dos Reis, doutor Fezas Vital e engenheiro Herculano Ferreira. Os seus depoimentos, as suas palavras de homenagem,

constituem um impressionante côro laudatório, que não pode ser, de maneira nenhuma, consequência de atitudes mais ou menos protocolares ou pragmáticas perante o Presidente da Companhia. Não!

Tais palavras trazem gravadas o cunho da sinceridade, da admiração e do respeito por uma Obra e por um Homem invulgares. A essas manifestações nos associamos, necessariamente, e com todo o entusiasmo e carinho que sempre inspiraram à *Gazeta dos Caminhos de Ferro* as nobilíssimas qualidades do Senhor Engenheiro Vasconcellos Corrêa.

* * *

Não quis o Governo da Nação deixar de cumprir com um belo dever, premiando um carácter, uma carreira e uma obra exemplares, tributo justíssimo de homenagem a 50 anos de trabalhos e de serviços prestados ao País. E assim o Chefe do Estado distinguiu o Engenheiro Vasconcellos Corrêa, agraciando-o com a Grã Cruz de Mérito Industrial, cujas insígnias lhe foram entregues, pessoalmente, pelo sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

A cerimónia, emocionante pelo seu profundo sentido social e patriótico, realizou-se no gabinete do homenageado, instalado no edifício da C. P., na Calçada do Duque.

Assistiram ao acto inúmeras pessoas — expressão bem viva do apreço de toda a Companhia pelo Presidente do Conselho de Administração: os seus colaboradores mais imediatos, funcionários superiores de várias secções, amigos íntimos do homenageado, além das entidades oficiais.

Estavam presentes os srs. general Raúl Esteves, doutor José Alberto dos Reis, doutor Fezas Vital, coronel Pinto Osório, eng.º Herculano Ferreira, Fausto de Figueiredo, major Mario Costa, membros do Conselho de Administração: dr. Alberto Xavier, comissário do Governo junto da C. P.; eng.º Lima Henriques, director geral da Companhia; dr. Bustorff Silva, Rui Enes Ulrich, engenheiros José Vaz, Júlio Serzedelo, Luiz Serzedelo, Fernando Arruda, director da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta; Campos Henriques, Brion, Sousa Nunes, Pereira Barata, José de Abreu, Mario Fonseca, Lima Rêgo e Branco Cabral; eng.º Vasco Ramalho, director geral dos Caminhos de Ferro, etc.

O sr. eng.º Cancela de Abreu, ilustre Ministro das Obras Públicas, foi recebido pelo sr. eng.º Espregueira Mendes, Sub-Secretário de Estado das Comunicações, e

pelas entidades já referidas, à entrada do edifício da Companhia. No acto da entrega das insígnias ao sr. engenheiro Vasconcellos Corrêa, o sr. engenheiro Cancela de Abreu dirigiu-lhe um expressivo discurso em que disse:

“Esta ingrata missão, ingratissima, de membro do Governo, tem na verdade, por vezes, rápidos e fugidos momentos de compensação.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses acaba de me proporcionar, sucessivamente, dois desses momentos; ontem, aquêle em que apreciei o meritório trabalho das suas oficinas na construção da locomotiva entregue ao serviço e em que se fundiram os esforços de engenheiros e operários para realizarem uma obra de tal carácter: e hoje, êste momento que se vive à volta de V. Ex.º, sr. presidente do Conselho de Administração, neste círculo, neste ambiente de carinho, de respeito e de consideração.

A compensação em que falei está por mim na circunstância do Destino ter querido que eu fôsse quem fizesse a entrega a V. Ex.º, no seu meio centenar de labor nesta empresa, da Grã Cruz com que o Chefe do Estado quis distinguir os seus excelentes e grandes serviços e cujas insígnias os seus colaboradores lhe ofereceram”.

Depois de confessar que, além da sua função de Ministro, ali, outro impulso particular o movia também, pediu ao homenageado que visse nêle, em tal momento, o amigo que, muitos anos havia, aprendera a apreciar, considerar e respeitar. E após um abraço,

que sensibilizou, não só quem o recebeu, como todos os assistentes, o sr. Ministro das Obras Públicas exclamou:

— Em nome do sr. Presidente da República tenho a honra de entregar a V. Ex.º a Grã Cruz de Mérito Industrial.

Em nome do Conselho de Administração da C. P., falou, depois, o sr. Fausto de Figueiredo, para afirmar que a homenagem dignificava, não só a Companhia, na pessoa do Engenheiro Vasconcellos Corrêa, como o próprio Governo.

Nunca uma honra desta natureza — afirmou — foi mais justa. Merecem-na 50 anos de vida ferroviária, zelosa e dedicadamente cumpridos.



O Ilustre Eng.º Vasconcellos Corrêa agradecendo ao Governo, por intermédio do Ministro das Obras Públicas, a condecoração que lhe foi oferecida

E ninguém melhor do que o sr. eng.^º Cancela de Abreu podia desempenhar-se de tão nobre missão, dada a sua dupla qualidade de Ministro e de Engenheiro ferroviário, conchedor, portanto, do quilate dos serviços prestados por Vasconcellos Corrêa. — Todos nós lho agradecemos. Bem haja, sr. Ministro.

Profundamente sensibilizado, com a voz embargada pela comoção, o sr. eng.^º Vasconcellos Corrêa quis agradecer as homenagens de todos, começando por manifestar o seu grande reconhecimento ao Chefe do Estado, em virtude da honra recebida, e depois, ao Ministro das Obras Públicas, que lhe entregara a condecoração e, por fim, aos seus queridos colegas, pela

oferta das insignias. Mas o seu belo coração, dominado pela emoção que o invadira, estrangulou-lhe a voz na garganta, e foi num soluço e entre lágrimas que mal se ouviu dizer:

— Muito obrigado.

São assim as almas eleitas, consagradas desinteres- sadamente ao serviço duma grande causa, quando os homens reconhecem e galardoam os seus méritos. Por este signo se reconhece a nobreza de alma do ilustre Presidente do Conselho de Administração da C. P., a quem felicitamos efusivamente, não só pelo seu jubileu profissional, como pela subida honra que lhe conferiu o Governo da Nação.



O sr. engenheiro Vasconcellos Corrêa, com o sr. Ministro das Obras Públicas e os membros do Conselho de Administração da C. P., após a homenagem que lhe foi prestada e a entrega da condecoração que o Governo, justamente, lhe concedeu

FALTA DE ESPAÇO

Por absoluta falta de espaço no presente número da Gazeta, vemo-nos forçados a adiar, para a nossa próxima edição, a publicação de vários artigos bem como a continuação da proposta de lei sobre o Problema dos transportes terrestres.

Os artigos cuja publicação ficou forçosamente adiada para o nosso próximo número, são os seguintes: — «Carlos Vasconcelos Pôrto e os Sanatórios dos Caminhos de Ferro» — por Manuel dos Santos Cabanas; «Do Côa a Vila Franca das Naves, ou do Côa a Vilar Formoso?» — por Guerra Maio, e «Direito ferroviário» — pelo Dr. Busquets de Aguilar.

Direito Ferroviário

Resposta ao sr. dr. Campos Figueira

Não esperava que o meu primeiro artigo—Direito Ferroviário—obtivesse leitores e muito menos lhes merecesse considerações. Sinto satisfação por ver o interesse que despertou no meu ilustre colega Senhor Dr. Campos Figueira, levando-o a escrever os apreciáveis ensinamentos que se encontram na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* n.º 1371 de 1 de Fevereiro de 1945, pág. 69.

Quando, após 14 anos duma absoluta ausência de publicação de qualquer livro jurídico, para apenas me dedicar a obras de natureza histórica como licenciado em letras, trazido de passagem ao campo do direito pela comemoração do 80.º aniversário do decreto de 31 de Dezembro de 1864, recordei-me que também era formado em direito, do que já quase não me lembrava, e ocorreu-me estudar o direito ferroviário, publicando o resultado dessas investigações.

Sintetizam-se as considerações do Senhor Dr. Campos Figueira nas seguintes conclusões :

I, Discorda Sua Ex.ª da minha afirmação dos quatro diplomas referentes ao direito ferroviário serem bastante claros e bem redigidos;

II, a legislação actual, longe de ser perfeita, carece antes de ser urgentemente revista e actualizada.

Na primeira conclusão negou o Senhor Dr. Campos Figueira que as disposições de direito ferroviário sejam claras e bem redigidas, por motivo das dúvidas e injustiças que observa nos tribunais, pois o decreto de 31 de Dezembro de 1864 tem 80 anos de longevidade anormal e os funcionários dos caminhos de ferro são quase sempre desrespeitados e vexados nos tribunais criminais, enquanto os tribunais civis possuem manifestos preconceitos contra os agentes ferroviários.

Não apresentou o Senhor Dr. Campos Figueira qualquer argumento contrário às minhas palavras, pois o afirmar que os tribunais cumprem mal uma lei, são ini-

migos dos agentes ferroviários, manifestando preconceitos, só prova que os órgãos judiciais não sabem interpretar a lei por ignorância ou má fé, não possuindo a independência e imparcialidade inerentes às funções de julgador. Os decretos foram bem redigidos, bastando recordar a alta competência dos seus autores e colaboradores, João Crisóstomo de Abreu e Sousa, Sebastião do Canto e Castro Mascarenhas, Manuel Francisco de Vargas, José Fernando de Sousa; muito claros, porque não é necessário ser licenciado em direito para os compreender, porém os tribunais não os cumprem como deviam. A culpa de quem é? Com certeza que não pertence aos decretos, mas sim àquelas que possuem os graves defeitos apontados pelo Senhor Dr. Campos Figueira, o que me deixou penalizado por esses factos se darem em organismos de tão elevadas funções.

Considerou o Senhor Dr. Campos Figueira longevidade anormal 80 anos de vigência dum diploma. Discordo em parte, pois se uma lei é boa a estabilidade legislativa só é de louvar, sendo má é que merece alteração.

Com referência à segunda conclusão do Senhor Dr. Campos Figueira, da necessidade de reformar a legislação ferroviária, vejo que Sua Ex.ª concorda com o que já escrevi e passo a repetir: «A pesar de não ser abundante a legislação sobre caminhos de ferro, pois se resume a quatro diplomas, seria preferível publicar-se um só decreto de compilação e actualização das disposições vigentes». (*Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º de 1 de Janeiro de 1945, pág. 19, 2.ª coluna).

Termino. É sempre muito agradável a quem trabalha, ter possibilidade de desenvolver o pensamento já exposto, quando se trata de artigos críticos tão interessantes como o da autoria do Senhor Dr. Campos Figueira.

Manuel Busquets de Aguilar



Vasco Magalhães Gómes Viana,
eng.º principal, chefe da 2.ª Circunscrição de Material e Tracção



Pedro Filipe Adeodat de Brion,
engenheiro chefe da Divisão
de Material e Tracção



Sebastião José Horta e Costa
Henriques, eng.º chefe dos Serviços
Técnicos e Oficinas

Oficinas Gerais da C. P.

A primeira locomotiva ali construída começou a fazer serviço com os melhores resultados

A C. P. está de parabens com a construção, nas suas Oficinas Gerais, à Madre de Deus, da primeira locomotiva fabricada no país. A sua inauguração, na manhã de 6 do corrente, teve, pois, carácter solene, a que não faltou a presença ilustre dos srs. Ministro e Subsecretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, dos componentes do Conselho de Administração da C. P., de vários engenheiros e convidados, representantes dos sindicatos ferroviários de Lisboa, Barreiro e Entroncamento e Imprensa.

Era manifesto o interesse de todos os presentes, como era viva e legítima a satisfação dos engenheiros que dirigiram e levaram a cabo a construção da locomotiva. Mais uma vez, e com grande brilho, iam ser postas à prova a alta competência dos engenheiros que estão ao serviço do país e dos caminhos de ferro, e a capacidade de adaptação e realização dos nossos operários. E foram, felizmente, coroados de êxito os esforços de uns e outros. A primeira locomotiva por-

tuguesa, construída sob a direcção do sr. Pedro Brion, engenheiro chefe da Divisão de Material e Tracção, e a colaboração dos srs. engenheiros Horta e Costa e Vasco Viana, realizou, com efeito, o seu primeiro dia de trabalho com óptimos resultados.

A construção dessa locomotiva representa um grande e inteligente esforço, pois as oficinas são apenas de conservação de material ferroviário, e só para esse fim elas foram apetrechadas.

Na construção dessa locomotiva, com a potência de cerca de 1.000 cavalos, os nossos engenheiros optaram pelo tipo de máquina-tender da série 071 a 097, de que há já um parque de 27 unidades. Esse tipo de locomotivas presta-se admiravelmente para todo o género de serviço, mas que normalmente andam afectas aos comboios tranvias.

O primeiro grupo destas locomotivas foi fornecido à C. P. pela fábrica suíça Winterthur, em 1917, 1918 e 1921, e o segundo grupo, de 12 unidades, foi fabri-

cado pela casa alemã Henschel, e entrou ao serviço da Companhia em 1929.

A construção da locomotiva portuguesa iniciou-se nos últimos dias de Abril de 1944, e ficou concluída no dia 3 de Dezembro último, isto é, levou-se a efeito em cerca de 7 meses.

Para não se atrasar a construção foi aproveitada uma caldeira que existia de sobrecelente, caldeira essa que será substituída por outra nova assim que se possam dispôr dos materiais necessários para a respectiva construção, materiais êsses já encomendados no estrangeiro. De resto, como se sabe, a construção de caldeiras nas oficinas da Companhia não é trabalho novo: nos últimos 15 a 20 anos construíu-se, nas Oficinas Gerais de Lisboa, em média, uma caldeira por ano. No ano de 1940, por exemplo, foram construídas 4 caldeiras para as locomotivas 400, que são justamente das maiores e mais potentes que a C. P. possui.

Alguns dados interessantes relativos à construção da locomotiva 070: o número total de horas de trabalho foi quase exactamente de 40.000. 450 operários entrevieram na construção e destes 153 com mais de 10 dias de trabalho.

Se dermos à caldeira o valor do custo actual de uma caldeira nova, isto é, 250 contos, e valorizarmos os rodados em 90 contos, o custo total da locomotiva não excedeu 890 contos, ou seja apenas mais 25 %

que o preço pôr que ficaram, postas em Lisboa, as últimas locomotivas desta série, adquiridas na Alemanha em 1929.

Esta locomotiva, que, como já dissemos acima, tem uma potência aproximada de 1.000 cavalos, pode rebocar combóios de passageiros à velocidade máxima de 80 quilómetros à hora, ou combóios de mercadorias de 700 toneladas de carga.

Além disso essa locomotiva prova — segundo afirmou o sr. engenheiro Brion, que, sem preocupações de prazos, aproveitando sómente a oscilação da mão de obra operária, será sempre possível a construção nas oficinas da C. P. de pelo menos 3 locomotivas por ano, escolhidas dentre os tipos já existentes no parque, por serem bem conhecidas do pessoal operário e por se possuirem os respectivos desenhos e moldes para fundição.

Algumas notas de reportagem

Facto importante na vida ferroviária do país, desejamos arquivar nas colunas da *Gazeta* algumas notas de interesse, relacionadas com a cerimónia da sua inauguração.

Os visitantes foram saudados pelo sr. Pedro Brion, ilustre Engenheiro-Chefe da Divisão de Material e Tracção, que agradeceu a comparecência dos circunstantes, dizendo que a presença do sr. Ministro e do



O ilustre engenheiro Pedro de Brion descreve as características da nova máquina e exalta a competência e dedicação dos operários da C. P. que na mesma trabalharam



O Ilustre Ministro das Obras Públicas, Eng.º Cancela de Abreu, numa saudação simpática aos engenheiros e operários que construiram a locomotiva



O sr. Ministro das Obras Públicas, Conselho de Administração da C. P., engenheiros e os operários que trabalharam na construção da locomotiva

sr. Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações mostra bem que às altas entidades oficiais não é indiferente o que a C. P. acabava de ter levado a efeito. Em seguida descreveu as características da máquina, terminando por pôr em relêvo o zelo, competência e dedicação de que todo o **pessoal que interveio naquele trabalho, sem distinção de categorias, deu provas.**

O sr. Fausto de Figueiredo falou seguidamente. Agradeceu a presença das entidades oficiais e felicitou, em termos calorosos, os engenheiros e o pessoal que intervieram na construção da obra.

Fez então uso da palavra o sr. Ministro das Obras Públicas, para agradecer e retribuir as saúdações recebidas. Depois felicitou os engenheiros, **contramestres e operários presentes, pela competência e brio profissional que demonstraram na execução do seu magnífico trabalho.**

Depois, fez esta afirmação :

“Lutando naturalmente com deficiências técnicas e de apetrechamento para uma construção desta ordem e com as dificuldades próprias da hora má que se atravessa — menos má, felizmente, cá pela nossa terra do que pelas estranhas — os homens que dirigiram e executaram êste trabalho, votaram-se-lhe com alma e com carinho. E realizaram, mais uma vez, obra perfeita. São sempre assim os trabalhadores portugueses”.

Dirigindo-se particularmente aos operários, o sr. Ministro disse :

“Como membro do Govêrno não devia deixar de apresentar louvores e estímulo aos operários irmãos daqueles com quem trabalhei afectuosamente, durante mais de vinte anos. Faço votos para que venham em breve melhores dias para todos e que cada um possa gozar com paz e com suficiência a recompensa justa do seu trabalho honrado”.

Com viva emoção ouviram os operários estas belas palavras — é com palmas as agradeceram.

Findo o discurso, o ilustre Ministro das Obras Públicas, sr. engenheiro Cancela de Abreu, cortou a fita simbólica que vedava a via à nova máquina. Uma grande salva de palmas sublinhou o acto. Momentos depois, dado o sinal de partida, a nova máquina deu um silvo e pôz-se em movimento. Assim entrou ao serviço dos caminhos de ferro do país uma locomotiva construída por portugueses.

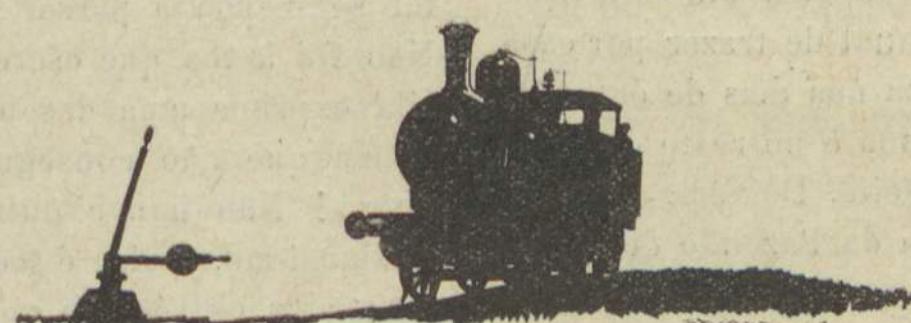
Para finalizar estas notas de reportagem, vamos dar uma relação das pessoas que assistiram à inauguração da máquina: Director Geral dos Caminhos de Ferro, engenheiro Vasco Ramalho; Conselho de Administração da C. P.: general Raúl Esteves, Fausto de Figueiredo, dr. Fezas Vital, major Mário Costa, coronel Pinto Osório e engenheiro Branco Cabral, secretário; Direcção da C. P.: engenheiro Lima Henriques, Director Geral e engenheiros: Lima Rego, Pereira Barata, Nazareth, Brion, Campelo, Vasco Viana, Zeferino Pereira, Carlos Deniz, Ruy Azevedo, Gavicho, Conde de Almada, Francisco Menda, Ruy Silva, Gomes Leal, Sousa Nunes, Horta e Costa, Vaz Sintra, José de Abreu, Adriano Baptista, Henrique Bravo Júnior e Mário Fonseca.

Entre os convidados, encontravam-se, entre outras pessoas, as seguintes :

Engenheiros Henrique de Brion e Bazílio Caeiro da Mata, João Adriano de Sequeira, Felisberto José da Silva, e vários jornalistas representando a Imprensa diária de Lisboa e Pôrto.

Os serviços de informação à imprensa foram transmitidos pelo sr. Gabriel Berard, distinto funcionário superior da Divisão de Material e Tracção da C. P.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* fez-se representar pelo seu Director-Gerente.



Notas da Quinzena

O Entrudo

O Entrudo, se é que ele ainda existe, deve estar nas últimas. Os jornais do país passaram-lhe já a certidão de óbito. E o «Diário de Notícias» sugere, para o substituir, a organização da Festa à Primavera.

O Entrudo teve, todavia, em Lisboa, as suas horas de glória. Mas isso foi há mais de trinta anos. Ainda vivem, felizmente, muitas testemunhas desse período áureo do Carnaval. O velho Club Turff — onde se reunião os mais elegantes boémios da capital, tomou sempre parte activa e brilhante nos festejos carnavalescos. Eram quatro dias seguidos de alegria, de barulho e de loucura. Improvisavam-se, a cada esquina, verdadeiras batalhas em que tudo servia para atacar o «adversário». De vez em quando aparecia um contendor com o nariz amolgado ou um olho magoado. Mas ninguém se queixava. Todas as glórias, as grandes e as pequenas, têm destes percalços.

E como se divertia o povo? Duma maneira pitoresca, com as suas danças, com os seus grupos musicais, que animavam singularmente as ruas da cidade. É certo que, por vezes, se abusava e se invadia os domínios do exagero e da brutalidade. Mas quem não queria brincar ficava em casa, instalava-se na janela e gozava sem perigo a ruidosa alegria dos outros. Na avenida realizavam-se batalhas de flores. Era nesses dias — e só nesses — que era permitido aos homens bater, elegantemente, com rosas numa senhora.

O Carnaval entrou depois em decadência. Os rapazes espirituosos dos belos tempos envelheceram. Nas ruas apareceram os «chéchés» abomináveis. Os grupos musicais começaram a rarear. E o Carnaval hoje em dia encontra-se limitado aos bailes infantis e aos bailes, nas casas regionais, das pessoas maiores e vacinadas. Os editais do Governo Civil proibiram até o uso da máscara. Só com a máscara habitual de trazer por casa é que o cidadão pode sair à rua nos dias de entrudo.

O Carnaval morreu em Lisboa e no resto do país. É possível que nunca mais ressuscite. Deixemo-lo, pois, dormir em paz, enquanto a hora da Paz, tão desejada, não soar festivamente em todo o mundo.

«Diário dos Açores»

No dia 5 do corrente, o «Diário dos Açores», de Ponta Delgada, comemorou as suas «Bodas de Diamante». Os drs. Carlos Carreiro e Manuel Carreiro devem sentir-se orgulhosos por terem em suas mãos, com um prestígio sempre crescente, um brilhante

jornal, que há 75 anos, desde a sua fundação, é pertença duma família, e há 75 anos, com exemplar probidade, com uma compreensão exacta e inteligente das realidades, tem sempre estado ao serviço da Ilha de S. Miguel e do formoso arquipélago açoreano.

A Ilha Verde de Miguel, como é agora chamada em linguagem turística, e o «Diário dos Açores» encontram-se de há muito absolutamente identificados.

Depois, os drs. Carlos e Manuel Carreiro fizeram do seu «Diário» não apenas um grande jornal açoreano mas também um dos principais órgãos da Imprensa do País.

Aos seus ilustres directores e a todos quantos nesse jornal trabalham, apresentamos, em nome da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», as nossas mais vivas felicitações.

«A crise»

NAO é da crise económica, tranqüilizem-se, que me vou ocupar neste cantinho da «Gazeta». As longas «bichas», que se formavam nas ruas para a conquista paciente e heróica do bacalhau, do açúcar e do arroz passaram à história. O racionamento veio, finalmente, resolver o problema. É de outra «crise», portanto, que vou tratar. Tratar é um modo de dizer, evidentemente, pois não posso remediar-a, sequer de leve e, muito menos, resolvê-la. É à falta de cinemas, de cafés e de teatros na capital, que me quero referir. E se não me preocupa a falta de «eléctricos», é pela simples razão de que habito na baixa. Arranjar lugar a uma mesa de café equivale, sem exagero, a sair-nos um prémio na lotaria. Também se pode dizer o mesmo quanto à obtenção duma cadeira em qualquer dos nossos teatros. E a tragédia atinge as culminâncias do desespero, da irritação e da amargura quando qualquer mortal se dispõe a passar uma parte da noite no cinema. Não foi à toa que escrevi, acima, a palavra amargura. Ela exprime uma das minhas desilusões pessoais. Imaginem que não consegui ver «A mulher dos meus sonhos»! Não houve outro remédio senão resignar-me. Resignei-me, pois, e consolei-me com a idéia de que em todos os séculos «a mulher dos nossos sonhos» não passa dum sonho impalpável, duma ilusão poética...

A crise constituída pela falta de cafés e de cinemas precisa de ser resolvida. Podem rarear os «eléctricos», podem faltar, uma vez por outra, as batatas, mas o que a população de Lisboa já não tolera é a falta de cinemas.

REBELO DE BETTENCOURT

Os nossos mortos

GENERAL CARLOS AUGUSTO
VASCONCELOS PÓRTO

Faleceu no dia 3 dêste mês, na capital do Norte, o sr. general Carlos Augusto de Vasconcelos Pôrto, antigo delegado da Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro, naquela cidade, e pai do distinto engenheiro sr. António Amorim de Vasconcelos Pôrto, director da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal. Era natural de Viana do Castelo a figura ilustre que agora desapareceu, na avançada idade de 84 anos. Tendo tirado, na Escola do Exército, o curso de oficial de artilharia, foi colocado na Escola Prática de Artilharia, de Vendas Novas, onde permaneceu doze anos. Depois, como era erudito em assuntos militares, foi convidado para exercer as funções de sub-director do Museu de Artilharia, pelo qual se interessou bastante, dotando-o com a construção de armaduras que constituem elementos interessantes para o estudo, sob o ponto de vista militar, de algumas épocas. Em 1905, o sr. general Vasconcelos Pôrto é convidado a dirigir os Serviços de Estatística dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste. Em seguida, quando a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses foi tomada de arrendamento pelo Estado, o Governo nomeou-o delegado, r.o Pôrto, desta Companhia.

Homem de iniciativa e alma generosa, aberta a todos os movimentos de solidariedade humana, deve-lhe o país, e nenhum dos que trabalham nos caminhos de ferro pode esquecê-lo, a construção do primeiro sanatório para tuberculosos, na linda e saudável vila algarvia de S. Braz de Alportel, ao qual foi dado o seu nome.

Para os ferroviários do Minho e Douro, o sr. general Vasconcelos Pôrto tomou também a iniciativa da construção de um sanatório em Paredes de Coura.

O extinto, que era aparentado com algumas das mais ilustres famílias portuguesas, desempenhou na Monarquia cargos elevados, como, entre êles, o de Ajudante de El-Rei D. Carlos, que muito o estimava.

Figura verdadeiramente ilustre, era, no entanto, uma pessoa muito popular. Todos lhe queriam. A sua bolsa nunca se fechava, sempre que havia alguém a socorrer. Foi um dos benfeiteiros da Casa dos Pobres, que ainda há poucos meses lhe prestou uma justa homenagem.

O seu funeral foi imensamente concorrido, e os seus restos mortais ficaram depositados no cemitério de Agramonte.

Entre as pessoas que se incorporaram no funeral, viram-se as seguintes:

Governador Civil; Presidente da Câmara; Vereadores; General Comandante da Divisão; Reitor da Uni-

versidade; Directores das Faculdades; Professores Universitários e Liceais; Chefe do Estado Maior; Comandante e oficiais da Polícia de Segurança; Comandante de Infantaria 6; Capitão Cardoso dos Santos, da P. V. D. E.; Direcção da Casa dos Pobres; António Russel de Sousa; dr. Arménio Salgado; tenente Alberto Cruz; Comissão Administrativa da Misericórdia; Comando da Legião Portuguesa, representada pelo Adjunto Miguel Horta e Costa; engenheiros; escritores; médicos; jornalistas; ferroviários do Norte; amigos pessoais; e, entre a compacta massa do povo, muitos pobrezinhos, muitos daqueles que iam ali prestar a sua derradeira homenagem de gratidão ao grande e generoso benfeitor.

A toda a sua ilustre família e em especial a seu filho, sr. engenheiro António Amorim de Vasconcelos Pôrto, apresentamos a expressão do nosso profundo pesar.

Publicações recebidas

Companhia de Seguros «O Alentejo»

Desta importante companhia seguradora acabamos de receber o Relatório do Balanço e Contas do exercício findo em 30 de Dezembro último. É um documento de interesse sobre a sua actividade, a solidez crescente da sua posição no país e da sua expansão.

Por exemplo: a situação líquida activa da Companhia, que no final do ano de 1943 se apresentava com um saldo de esc. 1.088.135\$86, passou, no final do exercício de 1944, a ser representada pelo valor de esc. 1.311.151\$89, ou seja um aumento de esc. 223.016\$03.

Quanto à actividade, progresso e expansão da Companhia «O Alentejo», bastará dizer que o movimento de carteira, que era, em 1943, de esc. 4.185.193\$06, subiu para esc. 6.953.624\$82 no exercício de 1944, o que constitue um apreciável aumento de 66 %.

Foi em vista dêstes magníficos resultados que a Direcção resolveu, em sua sessão de 28 de Dezembro último, aumentar o capital social de esc. 800.000\$00 para 2.500.000\$00, ou seja um aumento de 1.700.000\$, tendo já sido outorgada a respetiva escritura em 22 de Janeiro, referente à emissão e subscrição de 34.000 acções ao par, isto é a 50\$00 cada uma.

Ao agradecer o envio do seu Relatório, felicitamos a ilustre Direcção da Companhia de Seguros «O Alentejo» pelos esplêndidos resultados da sua gerência.

O problema dos transportes terrestres

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

O Governo enviou à Assembleia Nacional a seguinte proposta de lei, da autoria do sr. engenheiro Augusto Cancela de Abreu, Ministro das Obras Públicas e Comunicações, aprovada numa das últimas reuniões do Conselho de Ministros:

De há muito se fala em Portugal no problema da coordenação dos transportes, que carece, indiscutivelmente, de uma solução condigna. Com a presente proposta de lei julga o Governo poder estabelecer, para essa solução, bases aceitáveis e justas; e considera especialmente recomendável esta oportunidade, no momento em que as empresas de transportes de um ou outro sistema, em luta com as dificuldades presentes, têm de preparar-se para uma maior actividade logo que se normalizem as circunstâncias gerais pelo regresso à paz.

Pretende-se interpretar a coordenação no seu mais amplo sentido, que é o da repartição do tráfego pela forma que fôr mais útil e menos onerosa para a colectividade. Tendo em vista realizar uma economia geral na exploração dos transportes, reserva-se a cada um o campo de acção em que demonstra superioridade ou que as conveniências gerais determinam. A dificuldade está em se definir devidamente os limites dêsses campos de acção.

Não se ocupa a presente proposta da coordenação dos transportes terrestres com os marítimos e aéreos. Têm os marítimos reduzida importância nas nossas comunicações continentais e ainda não se desenvolveu a exploração dos aéreos. Para êles não é pois urgente a coordenação, que a todo o tempo se poderá fazer, adaptando com vantagem o critério e as bases agora estabelecidas para a dos transportes terrestres entre si.

Não devem manter-se as circunstâncias em que se tem exercido a exploração dos transportes por via férrea e por estrada

Reconhece-se que não devem manter-se, do que resultaria agravarem-se, as circunstâncias em que

se tem exercido a exploração dos transportes por via férrea e por estrada, com prejuízo de uns e outros e da economia nacional.

Incide ainda sobre os caminhos de ferro os encargos e obrigações que lhes foram impostos no tempo em que a sua indústria envolvia de facto um monopólio. Certas disposições legais, então justificadas, deixaram de ser razoáveis e constituem agora desigualdades que é necessário atenuar. Não deve esquecer-se, em especial, que os caminhos de ferro continuam a ter a seu cargo todos os avultados gastos de primeiro estabelecimento e de conversão das suas linhas e instalações fixas; que são forçados a manter a exploração de linhas que lhes acarretam «deficits» inevitáveis; e que êles carecem de se adaptar a um novo regime de exploração que, se pode ser libertado de ónus correspondentes ao privilégio que deixou de usufruir, aparece sobre-carregado pelas exigências que advêm da própria competição que passou a exercer-se.

Inversamente, o transporte automóvel, se já se não exerce agora em absoluta liberdade, disfruta, entre outras circunstâncias, a da livre escolha do seu serviço, procurando apenas, naturalmente, o que satisfizer o seu interesse directo, restritamente considerado. E pode estabelecer-se com tam reduzidas exigências que disso resultam, afinal, algumas das suas próprias dificuldades. Permitiu-se assim uma dispersão de iniciativas e de esforços que torna imperfeitas as condições de cada um para a missão que lhe compete e deve as suas condições de resistência nos percalços ou na colisão que entre êles próprios se verifica.

É preciso, portanto, reformar e completar a legislação em vigor, por forma a estabelecer uma ponderada coordenação dos transportes terrestres.

No conjunto da riqueza nacional, os caminhos de ferro representam, sem dúvida, uma parcela de alto valor, da qual, por múltiplas razões, o Estado não pode desinteressar-se. Por seu lado, a indústria da camionagem tem de ser amparada, não só pelos

interesses que a ela estão ligados, mas sobretudo pelo factor de fomento que constitui e que, bem orientado, está destinado a ser, em futuro próximo, de vasto e profundo alcance. Verificando-se, porém, que o aparecimento e a expansão do novo sistema de transportes afectaram consideravelmente a segurança daquele valor que o anterior representa, e que é possível facilitar o necessário progresso de um sem sacrificar a indispensável manutenção do outro, não se contestará, por certo, o bom senso de pôr em prática o remédio, tendente a estabelecer o equilíbrio dos interesses em jogo, entre os quais se destaca o da própria Nação.

O País não é bastante rico para o desperdício das injustificadas duplicações de transportes

Sabe-se que a concorrência dentro de razoáveis limites é factor de estímulo, de aperfeiçoamento e de benefício público. O que importa é que se exerça no devido campo e não exceda êsses limites, fora dos quais deixa de ser competição construtiva e passa a ser luta de extermínio.

Ambos os meios de transporte possuem indiscutivelmente as suas vantagens. O caminho de ferro tem a seu favor a grande capacidade, a velocidade, a segurança e o conforto; só ele pode assegurar a deslocação de grandes massas de passageiros ou de mercadorias em momentos de afluência, a qualquer distância e satisfazer certas exigências da própria defesa nacional. O automóvel tem a extrema maleabilidade da sua utilização, a maior aproximação dos lugares próprios, a facilidade de penetrar em todos os centros da população. É preciso tirar dessas aptidões peculiares o máximo proveito, atribuindo e reservando a cada um a função que lhe compete.

Coexistência não quer dizer sobreposição. O País não é bastante rico para o desperdício das injustificadas duplicações de transporte. Onde um deles puder satisfazer as legítimas exigências públicas não deve aceitar-se a intervenção do outro. O que é preciso é que um se estenda até onde o outro não pode chegar, que êles entre si se combinem e completem, que estabeleçam em conjunto a rede perfeita de comunicações terrestres que é necessária para o desenvolvimento da economia nacional, generalizado a todos os recantos do território português. Dentro de cada um dos dois sistemas de transportes é preciso também coordenar e fortalecer as entidades em campo. Tal se considera indispensável para o êxito e duração das ligações e acordos a estabelecer entre um e outro, como também para resolução das dificuldades que afectam internamente os dois sectores. É com esta orientação que o Governo pretende actuar. E julga fazê-lo por forma bastante flexível para não contrariar o progresso e bastante rígida para respeitar os direitos e os interesses criados. Tal é o espírito que anima a presente proposta de lei.

A concentração ferroviária foi posta em prática em Inglaterra, França e Espanha

Não devem atribuir-se apenas à influência dos transportes automóveis as dificuldades com que lutam os caminhos de ferro. Elas resultam também de causas que lhes são próprias e que se traduziram na impossibilidade de conseguir um aumento de receitas paralelo ao aumento de despesas com o pessoal e ao encarecimento dos materiais. Por outro lado, têm os caminhos de ferro de ter em vista o serviço que obrigatoriamente prestam, e não o lucro que dêle possam auferir; isso os força a manter a exploração de linhas deficitárias através de certas regiões do País cujos recursos, na verdade, não podem bastar para satisfação dos encargos que oneram essa exploração, por mais modesta que seja.

Além da coordenação com o transporte em automóveis, é, pois, necessário também robustecer as empresas de caminhos de ferro. Para isso, a *Base I* da presente proposta indica a fusão de tôdas as empresas existentes numa emprêsa única. Efectivamente essa unificação permite a redução de serviços que se repetem nas várias empresas, a melhor utilização do material circulante e a mais perfeita ligação entre tôdas as linhas.

A concentração ferroviária foi posta em prática, designadamente, em Inglaterra, onde numerosas companhias se reduziram às quatro existentes; em França, onde passou a existir apenas a «Société Nationale des Chemins de Fer Français», em Espanha, onde tôdas as empresas de via larga se reuniram na «Red Nacional de los Ferrocarriles Espanoles». Por maioria de razão é tal processo aconselhável no nosso País, em que a pequena extensão total da rede cabe bem na esfera de acção de uma direcção única.

Poderia prevalecer a ideia de separar a rede de via larga da de via estreita, mantendo-se duas organizações independentes. O sistema seria talvez preferível se as linhas de via estreita estivessem ligadas entre si, formando realmente uma só rede. Mas tal não é o caso. As nossas linhas de via estreita estão isoladas umas das outras e tôdas afluem à rede de via larga. Mais fácil será, pois, a quem explora esta explorar também aquelas do que o seria para uma emprêsa que tivesse a seu cargo vários ramais separados, sem unidade nem relações entre si, num simples somatório de dificuldades e dos deficientes recursos de cada um.

Na aprovação das novas tarifas o Governo não deixará de zelar os interesses do público

Considera-se razoável admitir que se exceptuem apenas da exploração em comum, embora não deixem de ficar integrados na concessão única, pequenas linhas ou ramais que se encontrem em condi-

ções especiais julgadas bastantes para o justificar, sem inconveniente, e antes com vantagem, para o público que normalmente servem.

Para que a fusão tenha todo o efeito que se pretende alcançar e a eficiência devida é necessário que todas as linhas da rede geral do País obe-deçam a um regime comum. Impõe-se, pois, que as próprias linhas do Estado se integrem no conjunto, como dispõe a *Base II*, e que iguais sejam todos os prazos, condições e encargos. Unificando as concessões, é conveniente que elas se prorroguem para dar á nova emprêsa a constituir tempo suficiente para viver e para poder amortizar, sem encargo anual excessivo, os créditos que carece de obter para sua organização financeira e para as avultadas despesas do reapetrechamento técnico.

Realizada a unificação das emprêsas ferroviárias, impõe-se, como consequência lógica, reformar as suas tarifas, fazendo-as também obedecer a um modelo único. É desnecessário encarecer a simplificação que isso representará para o público, que facilmente poderá compreender o preço de qualquer transporte, o que presentemente não sucede. Não será menor a vantagem para as emprêsas, dispensando os seus funcionários dos cálculos complicados e demorados que, representando perda de tempo, se traduzem em perda de dinheiro.

Na aprovação das novas tarifas não deixará o Governo de zelar os interesses do público, conciliando-os com as conclusões relativas ao verdadeiro custo dos transportes. Estabelecido agora um regime de coordenação, maior é a necessidade de estudar cuidadosamente os preços dos transportes ferroviários, pois êles terão de servir de base às tarifas a organizar para os transporte em automóveis.

É animado dêste critério que o Governo pretende realizar a reforma tarifária previstas na *Base III*.

Muitas das emprêsas de camionagem estão muito àquém da função que lhes pertence

Pôsto o princípio da concentração nos caminhos de ferro, entende-se que êle deve também, em certa medida e conforme razões já apontadas, pôr-se em prática nos transportes por carreiras automóveis.

A concentração dêstes tem-se verificado espontaneamente em vários países, por conveniência natural dos interessados. Mesmo entre nós tem-se acentuado essa tendência.

O grau de concentração que se preconiza na *Base IV* é muito moderado e obedecerá às circunstâncias especiais que em cada região se verifiquem, variando com a densidade da rede de carreiras que nelas existam e fôr preciso manter.

Na sua actual dispersão, e abandonadas a si próprias, muitas das emprêsas de camionagem es-

tão àquém da função que lhes pertence. O seu agrupamento dar-lhes-á força e disciplina, com condições de vida e de desenvolvimento, e possibilidades de melhor administração.

Tratando-se de uso do domínio público, é legítimo que o Estado, por seu lado, determine quem e como pode ter êsse direito de maneira definitiva e que só conceda a regalia a quem disponha de recursos adequados para garantir a boa execução e a permanência dos seus serviços.

Evidencia-se a especial preocupação de respeitar os interesses criados, facultando e facilitando às emprêsas existentes — sem paralização ou suspensão de actividades — a sua participação nas novas emprêsas, que terão direitos e garantias muito superiores aos actuais e cuja prosperidade parece claramente assegurada. Confia o Governo em que a iniciativa dêste agrupamento das emprêsas exploradoras de carreiras automóveis partirá dos próprios interessados; se, por desinteligências ou outro motivo, êle se não fizer espontâneamente, então, e só então, o Governo promoverá a sua formação.

O Governo reserva também às novas emprêsas a iniciativa de propôr as carreiras abrangidas na respectiva zona e mesmo, em certos casos, algumas que a excedam. Mas a necessária aprovação do Governo, seja para o estabelecimento, seja para o cancelamento da exploração, garante a salvaguarda do interesse público perante intuições que sejam meramente lucrativos. Eis o que resulta da *Base V*, que inclusivamente dá ao Governo o direito de impôr o início ou o prolongamento de determinadas carreiras que o interesse local exija.

Procuram-se acordos que atendam devidamente os interesses gerais

Convém pôr em evidéncia que o carácter público dos transportes colectivos em automóveis permite assegurar que êles sejam levados a tôdas as regiões do País que dêles careçam; essa exigência é legítima e possível por vir a ser feita a emprêsas que terão o recurso de lucrar numas carreiras o bastante para cobrir o que possam perder noutras.

Constituidas as novas e sólidas entidades exploradoras dos transportes regulares em automóveis, cumpre fazer-se entre êles e os caminhos de ferro a razoável partilha de tráfego. A isso visam as disposições da *Base VI*.

Dentro de um ponderado direcccionismo económico, procuram-se acordos que atendam devidamente aos interesses gerais e que são muito menos violentos para os interessados do que simples imposições da autoridade. Existem largamente no estrangeiro e já se estabeleceram também entre nós numerosos acordos entre emprêsas ferroviárias e concessionárias de carreiras de automóveis. Esta proposta de lei pretende generalizar e fortalecer

esses acordos, revestindo-os de garantia que lhes trará a intervenção do Governo.

A revisão periódica dos sistemas estabelecidos permitirá torná-los flexíveis e progressivos, favorecendo novos interesses económicos que se venham a criar na zona e adaptando-se à evolução das condições locais.

A função do transportador a grande distância completa-se com as funções do distribuidor, levando os produtos desde o local de origem até às mãos do seu consumidor. Valoriza-se assim o serviço prestado pelos caminhos de ferro e dá-se largo e remunerador emprêgo ao automóvel. Representante dos interesses gerais, o Estado intervém para sancionar êsses acordos e os tornar obrigatórios, só se imiscuindo na sua celebração quando o entendimento voluntário dos interessados se não possa obter; para isso terá ao seu serviço um organismo eficiente.

Deverá manter-se um contacto permanente entre o caminho de ferro e o automóvel, garantindo a sua ligação

Admite-se, por outro lado, que os caminhos de ferro possam ter interesse especial em criar ou manter certas carreiras que aos concessionários não convenham e que o Governo não considere dever impor. Nesse caso, como é justo, os caminhos de ferro subsidiarão essas carreiras, aliviando os concessionários do encargo que delas possam derivar.

Não se limitarão os novos acordos ao seu fim essencial de evitar a concorrência inútil, operando a partilha do tráfego. Devem ir mais longe, criando a colaboração, mantendo um contacto permanente entre o caminho de ferro e o automóvel, garantindo a sua ligação. Entrando um pouco no pormenor, salienta-se a vantagem das correspondências de horários, constantes de um guia comum; dos bilhetes combinados de todas as categorias, válidos nos dois meios de transporte bem como das guias de bagagens e das cartas de porte das mercadorias, do incremento da utilização dos arcazes, ou contentores, indo-se até aos veículos «anfíbios», que facilmente saltarão dos carris para a estrada; do estabelecimento de estações ou de despachos centrais em que se reúnem as mercadorias trazidas desde o caminho de ferro em camiões, ou que para aquélle serão conduzidas por êstes; da tendência, em resumo, para um completo e perfeito serviço «de porta a porta», por maior que seja a extensão do percurso.

Assim, à era de luta, desfavorável para todos contendores, esta proposta de lei pretende fazer suceder uma era nova de íntima e proveitosa colaboração.

Até agora só ao caminho de ferro está reconhecido claramente o carácter de serviço público. Na Base VII vem a proposta reconhecer expressamente que do mesmo carácter participam os transportes em automóvel.

Tanto como os caminhos de ferro, com efeito, os automóveis utilizam o domínio público e visam a servir os interesses colectivos em toda a extensão do País podendo desempenhar um papel importantíssimo na defesa nacional. Isso basta para impor a conveniência de um licenciamento e uma regulamentação adequados.

As actuais direcções gerais de Caminhos de Ferro e dos Serviços de Viação, serão fundidas numa só

Em especial, há que chamar a atenção para a concorrência desigual que a camionagem de aluguer faz, no transporte de mercadorias, não só aos caminhos de ferro como às carreiras regulares de automóveis. A sua subordinação à regulamentação prescrita na Base VIII é uma mera aplicação do princípio do condicionamento industrial, consignado expressamente na nossa legislação. A limitação dos seus percursos acha-se determinada nas legislações estrangeiras e já está esboçada na que temos em vigor; e é indispensável para a restringir a serviço locais. únicos que normalmente lhe competem. Para os grandes percursos existe a vasta rede de serviços combinados que a proposta estabelece. Não seria legítimo que os automóveis de aluguer, isentos de encargos e obrigações para com o Estado e para com o público viessem livremente prejudicar o sistema.

Quanto aos transportes particulares, sejam os de pessoas em veículos pesados ou sejam os de mercadorias, limitar-se-á ao mínimo de exigências a sua exploração. Mas alguma regra, pelo menos de definição, será necessário estabelecer.

Para completa eficiência do sistema de colaboração que se instala e constante harmonia dos pormenores com o objectivo em vista, é manifesto que uma entidade única deve exercer, por parte do Estado a fiscalização dos transportes por caminhos de ferro e por estrada; só assim se conseguirá radicar com brevidade e consistência, a política uniforme e imparcial que é necessário adoptar nos dois sectores evitando-se o conflito entre autoridades diferentes. Por isso a Base IX determina a fusão, numa «Direcção Geral dos Transportes Terrestres», das actuais Direcções Gerais de Caminhos de Ferro e dos Serviços de Viação. Apenas se adia a entrada em vigor dessa medida para quando, realizado o agrupamento, embora parcialmente, em cada sistema de transportes, a simplificação dos serviços permita que a transição se faça sem dificuldades ou perturbações de maior.

É criado o Conselho Superior dos Transportes Terrestres que velará pelo cumprimento da lei

Pela Base X entrega-se a um organismo idóneo a acção superior da coordenação, centralizando nêle, com a representação de todos os interesses, a ponderação de tudo o que influe na interligação dos dois meios de transportes. O «Conselho Superior dos Transportes Terrestres» velará desde inicio, pelo cumprimento das normas e pelo respeito dos objectivos da lei.

Valoriza a autoridade do Conselho a sua composição e, em especial, a representação nêle das actividades que fundamentalmente utilizam os meios de transporte e que é justo serem ouvidas. E a sua acção permanente e trabalhosa fica assegurada através de uma comissão executiva, que despachará por si grande parte do expediente em que não houver divergências e estudará devidamente todos os assuntos que devam ser presentes a sessão plena.

Como atribuição especial do novo Conselho designa-se a revisão do plano da rede ferroviária estatuído em 1930. Mudaram muito as circunstâncias desde então e vão ainda mudar em virtude da reforma prevista nestas bases, o que naturalmente impõe que o problema seja agora encarado sob um ponto de vista diferente do que prevaleceu há quinze anos.

Aos defeitos da regulamentação ferroviária em vigor — resultantes não da sua concepção ou da sua estrutura, que se revelaram sábias e bem fundadas, mas sim da evolução que as circunstâncias sofreram em tão largo período decorrido desde o remoto ano de 1864 — procura obviar a *Base XI*.

Para a situação actual reconhece-se que já se não justificam certas restrições ou exigências que anteriormente eram necessárias para defesa do público contra possíveis excessos, quando os caminhos de ferro eram agentes exclusivos dos transportes colectivos. É necessário que a lei não só permita mas até favoreça uma verdadeira racionalização da indústria ferroviária, que reforme as suas características e reorganize os seus métodos de trabalho.

Assim, os caminhos de ferro devem poder ser dispensados de explorar linhas secundárias de infimo tráfego servindo localidades afastadas das grandes linhas, para cujas necessidades pode bastar, e até convir, a viação automóvel. Preferível é, certamente, amortizá-las, anulando o seu valor, do que acrescer com novas perdas anuais, e sem qualquer benefício para a economia nacional, o prejuízo que já trouxeram. A isto atende a *Base XII*.

É preciso dar melhores condições de segurança á via e á circulação dos comboios

Como solução intermédia poderá entretanto tentar-se uma exploração especialmente económica,

talvez apenas para transportes de mercadorias; ou encerrando estações secundárias e ligando por carreiras automóveis as localidades que elas servem às estações que prevalecerem. Com isto lucrarão os automóveis, que encontrarão um tráfego para elas suficientemente remunerador; e nada perderá o público, que continuará com as ligações asseguradas, possivelmente com vantagem.

É certo que não se deverá exagerar esta política e que em todos os casos a solução terá de ser muito ponderada, sem nunca esquecer a possível influência sobre o desenvolvimento económico da região servida. Mas para isso poderá contar-se com a necessária e prescrita intervenção do Estado.

Por outro lado todos reconhecem que é indispensável que os serviços ferroviários se aperfeiçoem sem demora, que se adaptem técnica e comercialmente ao novo nível das realizações da ciência e das exigências públicas. É preciso dar melhores condições de segurança à via e à circulação dos comboios; é preciso substituir o material circulante pelas modernas locomotivas de grande força e velocidade, pelas automotoras de cómodo e económico rendimento; pelas carruagens confortáveis, higiénicas e leves; é preciso melhorar as instalações fixas e o seu apetrechamento; é preciso, simultaneamente, simplificar as formalidades, dinamizar os serviços, actualizar a exploração comercial, introduzir nela os novos sistemas que, por toda a parte, já antes desta guerra haviam criado raízes e gradualmente frutificavam em innovações de progresso que os tempos futuros hão-de impôr ainda mais.

Mas tudo isso exigirá a mobilização, em curto prazo, de capitais muito avultados. É razoável prever que mesmo a emprêsa centralizadora de toda a exploração ferroviária os não possa conseguir pelos seus próprios meios. Por isso a *Base XIII* autoriza o Governo à auxiliar o empreendimento na medida e pela forma convenientes, facultando por seu lado o que possa contribuir para a obtenção desses capitais ou para tornar comportável o respectivo encargo.

A tributação deve graduar-se em razão inversa dos encargos e sujeições da exploração

Quanto à regulamentação dos transportes em automóveis, torna-se necessário corrigir os seus defeitos, suprir as suas comissões, remodelá-la e completá-la para que se adapte aos objectivos visados e à excepcional importância que êsses transportes vão atingir, tornando imperativas certas regras de disciplina técnica e económica. A *Base XIV* esboça o plano dessas regras.

(Conclue no próximo número).

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

CX

A «R.» comunica que foi oficialmente anunciado que na segunda semana de Janeiro, mais de setecentos bombardeiros pesados americanos atacaram comunicações, desde os grandes parques ferroviários de Francfort até os entroncamentos de estradas e de caminhos de ferro, na Alemanha, comunicações essas que servem o saliente das Ardenas. Também bombardearam objectivos dentro desse saliente, e centros ferroviários, mais ao Sul, donde partem abastecimentos para as tropas que se encontram na frente do Sarre.

— Na Itália, os caças e caças-bombardeiros realizaram surtidas contra objectivos do Vale do Pó e das comunicações ferroviárias e por estradas da passagem do Bremer.

— A «R. A. F.», em dois ataques a Munich, atingiu duramente parques ferroviários, tendo ficado em chamas grandes armazens de mercadorias adjacentes ás estações de caminho de ferro.

— A «R.» informa de Paris: Mais de mil bombardeiros pesados, com escolta de 650 caças, atacaram parques ferroviários, pontes e comunicações da Alemanha ocidental. Entre os objectivos bombardeados incluem-se os parques ferroviários de Hamn, Bellefelz, Colónia e Rasatt e entroncamentos de estradas e de linhas férreas, a Leste do saliente das Ardenas. Bombardeiros pesados, em grande escala, atacaram centros industriais e ferroviários de Munich.

— A «R.» registou que o C. G. A. no Mediterrâneo, no seu comunicado oficial, deu a informação de que formações médias de bombardeiros, com escolta, atacaram comunicações na Áustria. Foram atingidas instalações e transportes, sendo cortadas linhas férreas em muitos pontos, na zona oriental da frente da Batalha da Itália.

— A «R.» comunicou que, na margem do Reno, durante as operações da reconquista de Gambsheim, a aviação aliada atacou a ponte ferroviária de Rinimthal, a Oeste de Landau, tendo caças-bombardeiros atacado os parques ferroviários de Neustadt e de Rastatt.

— A aviação aliada alvejou, na zona central e ocidental do Vale do Pó, pontes em estradas e de caminho de ferro. Aviões do Comando da Costa atacaram uma estação ferroviária, no Noroeste da Itália.

— A «R.» diz que a agência telegráfica norueguesa informou que paraquedistas saídos de bases na Gran-Bretanha atacaram as mais importantes linhas férreas, ao Norte e ao Sul da Noruega. Estes ataques tiveram como resultado paralizar completamente o tráfego em numerosos lugares. Foram dirigidos contra as três linhas mais importantes, que ligam o Norte da Noruega, por Trondheim, com Oslo e outros pontos do Sul, de Røros a Dovre e a linha férrea de Rauma, que liga o pôrto norueguês de Andalsnes com a linha férrea do Dovre. As destruições foram muito importantes, tendo atingido centros de secções da linha férrea e duas pontes, que foram destruidas. A mesma agência acrescenta que os engenheiros alemães de caminhos de ferro não serão capazes de consertar as avarias, senão depois de muito tempo.

— Informa a «R.»:

«Caças-bombardeiros, operando neste sector, atacaram transportes do inimigo e quartéis. Mais de 1.100 bombardeiros pesados, com escolta de 300 caças, alvejaram pontes, parques ferroviários e aeródromos na Alemanha ocidental e pontes e entroncamentos na fronteira entre o Reich e a Bélgica, na base do saliente das Ardenas. Entre os objectivos, figuraram pontes de estradas e caminhos de ferro sobre o Reno, em Colónia; aeródromos nas regiões de Colónia, Bonn e Euskirchen, e parques ferroviários em Carlsruhe.

A Leste de Emmendingen, foi alingida a ponte de Reigel e cortada, em vários pontos, a linha férrea entre Colmar e Malhouse.

— A «R.» comunica que, no Norte da Itália, bombardeiros ligeiros aliados alvejaram objectivos de comunicações em estradas e caminhos de ferro.

— «R.» informa que, segundo S. Q. G. A., de Paris, a Leste do saliente das Ardenas, caças-bombardeiros destruiram depósitos de munições, em Mayen, e bombardeiros ligeiros atacaram a ponte ferroviária sobre o rio Simmer.

— O general MacArthur forneceu do seu Quartel General na ilha de Luzon um comunicado, de que transcrevemos o seguinte: «Os bombardeiros médios e os caças-bombardeiros americanos continuam a desferir violentos ataques às linhas inimigas de comunicações, através da ilha de Luzon, desde a passagem de Valete, a Leste do golfo de Lingayen, até à península de Bicol. Instalações ferroviárias e linhas de caminho de ferro foram atacadas com o maior êxito, ficando destruídas catorze locomotivas e 48 vagões, além de muito outro material circulante.

A «U. P.» comunica:

— Bombardeiros pesados da R. A. F. atacaram três entroncamentos ferroviários no Ruhr.

— «R.» informa que, segundo comunicado do S. Q. G. A., de Paris, que mais de 600 bombardeiros pesados, com escolta de mais de 400 caças, bombardearam comunicações ferroviárias na Alemanha ocidental. Entre os objectivos alvejados figuram o entroncamento ferroviário de Jerolstein, 65 quilometros a Oeste de Coblença, e os parques ferroviários de Euskirchen, Andernach, Kaiserslautern, Homburg e Fulda, a 95 ao Sul de Cassel. Alguns dos caças de escolta também bombardearam e metralharam transportes ferroviários, próximo de Trier e a Leste de Bonn. Caças-bombardeiros dos aliados tiveram como objectivo transportes ferroviários e comunicações numa extensa área de Saint-Vendel a Stuttgart e pontes em estradas, na região de Colmar e em Endingen, e um depósito de munições de Fleyburgo. Transportes em estradas e ferroviários, na região do Reno, constituíram objectivo de ataques dos caças-bombardeiros e de caças, munidos de canhões de foguete.

Bombardeiros pesados com escolta de caças, também realizaram um ataque concentrado ao centro ferroviário de Rheydt, Aviões, em patrulha sobre a frente da batalha, alvejaram transportes ferroviários e em estradas.

— A agência «R.» informa que, segundo o comunicado oficial inglês, grandes formações de aparelhos do 15.º Corpo escoltaram os bombardeiros pesados que atacaram refinarias de petróleo e parques ferroviários na Áustria, objectivos ferroviários na Iugoslávia e linhas férreas e pontes no Norte da Itália. Caças, do Comando Estratégico, bombardearam e metralharam pontes, no Noroeste da Itália, e outros objectivos ferroviários entre Viena e Lin. Aparelhos da Aviação Tática, em grande força, concentraram os seus ataques a comunicações no Norte da Itália e objectivos na zona da batalha. Foram destruídas muitas pontes e cortadas linhas férreas. Bombardeiros ligeiros alvejaram pontes, no vale do Pó. Aparelhos da aviação dos Balcãs obtiveram grandes êxitos nos seus ataques ao tráfego inimigo, em caminho de ferro, e estradas na Iugoslávia, enquanto aparelhos do Comando da Costa visaram pontes e posições no Norte da Itália.

— A agência «R.» informa que a aviação inglesa continua a atacar objectivos ferroviários.

Um pequeno número de caças-bombardeiros atacou transportes em estradas e caminhos de ferro no Norte da Holanda e ao Sul do Ruhr. Bombardeiros pesados, em grande força e com uma poderosa escolta de caças atacaram objectivos ferroviários entre Colónia e Sarrebrücke incluindo parques

ferroviários e pontes nas proximidades de Colónia, Bonn, Coblença, Neunkirchen e Kaiserslautern. Outros caças-bombardeiros atacaram objectivos ferroviários de Bonn e de Munchen-Gladbach.

— «R.», noutro telegrama, informa que também importantes formações americanas, com escolta, atacaram estações de caminho de ferro no Sul da Alemanha e na Áustria e outros objectivos ferroviários no Norte da Itália.

— A «R.», dando conta da actividade da aviação inglesa, comunica que caças bombardeiros atacaram o sistema de comunicações ferroviárias, ao Norte, e que conduz ao Ruhr, tendo destruído muitas locomotivas e vagões. Outros caças-bombardeiros sobrevoaram uma área que se estende da floresta das Ardenas até ao Sarre chegando, para Leste, até Francfort. Nessas operações atacaram transportes motorizados, tanques, posições de baterias, na Bélgica e no Luxemburgo, assim como objectivos de transportes de estrada e ferroviários, na Alemanha.

Bombardeiros pesados, com escolta, atacaram em grande força as estradas, entroncamentos ferroviários, pontes e estações de caminho de ferro, no Ocidente da Alemanha, cortando as comunicações destes objectivos com as unidades inimigas no saliente das Ardenas. Os objectivos incluem dois parques ferroviários em Coblença, assim como outros em Francfort, Bingen e Aschaffenburg. Bombardeiros médios atacaram o centro de comunicações de Annweller, enquanto caças-bombardeiros visaram depósitos de abastecimentos em Achern e estações ferroviárias no vale superior do Reno.

Bombardeiros pesados atacaram entroncamentos ferroviários, e estações em Troisdorf, perto de Bonn, e a fábrica de petróleo sintético em Schouwen-Bluer, no Ruhr.

— Comunica a «R.» que aparelhos do Comando de Bombardeiros da R. A. F. sobrevoaram, em grande força, a Alemanha, tendo realizado um violento ataque a Neuss, base avançada e centro ferroviário a Ocidente do Reno.

— A «R.», em comunicado oficial do S. Q. G. A., de Paris, informa:

«Bombardeiros pesados, em grande força, e com poderosa escolta, atacaram pontes sobre o Reno, em Colónia e Bonn, e parques ferroviários em Colónia, Coblença e Ludwigshafen; e outros objectivos ferroviários e entroncamentos á retaguarda da zona da batalha. Alguns dos caças da escolta bombardearam e metralharam transportes ferroviários, entre Stuttgart e Wurzburgo e um aeroporto próximo de Niebelstadt.

Transportes ferroviários, na região de Zutphen, e entre Arnhem e Roermond, foram atacados por caças bombardeiros e caças, munidos de canhões de foguetes.

Linhas Portuguesas

Preços de bilhetes e transporte de bagagens no «Lusitânia-Expresso»

A C. P. publicou um aditamento ao aviso A n.º 625, sobre a venda de bilhetes simples e despacho directo de bagagens, entre as estações de Lisboa-Rossio e Madrid-Delicias, para o combóio rápido «Lusitânia-Expresso». Assim, os preços a cobrar pelos bilhetes são os resultantes da ligação dos que correspondem ao percurso português com os que correspondem ao percurso espanhol: percurso português, de Lisboa-R. á fronteira de Marvão (253 kms.), preço do bilhete, em 1.ª, 96\$50, e, em 2.ª 67\$60, e taxa de velocidade, 15\$00, em qualquer classe; percurso espanhol, da fronteira de Marvão á estação de Madrid-D. (412 kms.), em pesetas, em 1.ª, 117,85, e, em 2.ª, 81,35, e taxa de velocidade, 11,60 e 8, respectivamente. Pela ocupação de lugares nas carruagens-camas, são cobrados pela Companhia Internacional das Carruagens-Camas os preços dos «suplementos» que, segundo a respectiva tarifa, estiverem em vigor. Pelo peso excedente ao transporte gratuito de bagagens (30 quilos), por fração indivisível de 10 quilos, em qualquer classe, no percurso português, 5\$00, e no percurso espanhol, em pesetas, 1.ª, 11,88, e 2.ª, 10,95.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Fevereiro de 1895)

A extensão das nossas linhas ferreas

Como o nosso jornal, nenhum outro tem com certeza fornecido tão valiosos elementos para a historia das vias ferreas portuguezas.

Hoje vamos dar uma nota absolutamente inedita, pela maneira por que a apresentamos, e, como é nosso costume absolutamente exacta, da forma como successivamente essas linhas ferreas teem sido abertas á exploração, nota que faz parte de uma pequena memoria que destinamos ao proximo congresso de caminhos de ferro, que se deve reunir em Londres no corrente ano.

Permite ella conhecer, á simples vista, qual a extensão das nossas linhas abertas á exploração em cada anno, desde 1856, e o total em exploração no fim d'esses anos. Por elle se vê que n'esse periodo de 38 annos aqueles em que maior percurso foi aberto ao publico foram, por ordem de importância, os de 1887, 1882, 1863 e 1864.

A linha de leste, começada em 1856, ficou concluída, pela abertura do troço de Elvas á fronteira hespanhola, em 1863; a do sul, começada em 1857, só terminou em 1889, tendo interrompido os trabalhos desde 1870; a do norte principiou em 1863, para em 1877 se completar; a do sueste e seus remates obriu o primeiro troço n' aquelle mesmo anno, e o ultimo em 1887; da do Minho foi o primeiro troço entregue ao serviço publico em 1875 e o ultimo em 1888; n'aquelle mesmo anno começou o serviço da do Douro que só fica de todo aberta em 1887. Tambem em 1875 foi aberta uma parte da da Povoa de Varzim, e o resto 6 annos depois.

A Beira Alta abriu por completo em 1882; a de Guimarães com diferença de quatro meses, em 1883-1884.

De 1887 até 1891 abriram as linhas do oeste; em 1887 a de Miradella e em 1890 a de Vizeu. Os ramaes de cintura de Lisboa e de Cascaes- e a linha Urbana começaram a fazer serviço de 1888 até 1891 e, finalmente, a Beira Baixa abriu em dois troços, um em 1891 e outro em 1893.

Desde o meado d'este ultimo anno até fim do que ha pouco acabou não tivemos abertura, de linha alguma, o que marca um estacionamento em um tão largo periodo. E o peor é que não vemos surgir a esperança de que o anno corrente concorra com qualquer numero de importancia para aumentar o total de 2.339 Kilometros hoje em exploração.

A não ser os magros 2 Kilometros da linha de Cascaes, de Alcantara ao Caes do Sodré, não vemos que outra linha ou troço de linha abra á exploração até fim de 1895. Coimbra a Arganil, Vendas Novas a Sant'Anna, teem parada a construção e não conseguiram dar prompto, n' esse periodo, qualquer troço; Guimarães a Fafe, e Valle do Vouga, não começaram sequer a sua construção.

Entre os totais que esta nota apresenta e os que se contam como extensão das nossas linhas em exploração, ha umas pequenas diferenças resultantes de arredondamentos.

Em quanto que, pela nota supra, os kilometros em exploração sommam 2:339, por outros calculos, como constam da relação que acompanha o nosso mappa dos caminhos de ferro portuguezes, elles são 2:344.

Vamos dar a explicação para que não nos accusem de dizermos aqui uma cousa e ali outra diferente:

Para o total que figura no mappa, os caminhos de ferro do Sul e Sueste figuram com 475 kilometros, quando, somados metro a metro os diferentes troços, a extensão englobada n'aquelle rēde é de 473 kilometros.

Tambem sommando a extensão effectiva da rede do Minho e Douro encontramos acima 340 kilometros, e, arredondando cada linha ou ramal, achamos 343.

N'estes dois pontos está a diferença de 5 kilometros que acima notamos.

Separando pelas diferentes rēdes, temos que o total d'esta nota se subdivide em

	Extensão metrica	kilometros arredondados
Rede da Companhia Real	1.069.530	1.070
Sul e Sueste.....	472.614	473
Minho e Douro.....	389.369	340
Beira Alta.....	252.252	253
Mirandella e Vizeu.....	104.238	105
Povoa de Varzim.....	63.115	64
Guimarães.....	33.420	34
Total....	2.334.558	2.339

Além d'esta extensão de linhas, no continente, tem o nosso paiz no Ultramar, as seguintes:

Loanda a Ambaca.....	kilo.netros	287
Beira, Fontesville a Chimoio...	>	192
Lourenço Marques.....	>	89
Mormugão.....	>	82
Total no Ultramar....	>	650

O total das linhas ferreas em exploração assentes em terreno portuguez (sem contar as linhas de tremvias, embora por tracção a vapor — Porto a Leça e Braga ao Bom Jesus) é, pois, de 2:989 kilometros. A media de construção por anno, pelo que se refere ás linhas do continente, dá 58,475 por anno, visto que a inauguração dos primeiros trabalhos teve lugar em 7 de maio de 1853 e a abertura do ultimo troço foi em 1 do mesmo mes de 1893, 40 annos e 4 dias depois.

Troços de linhas abertos á exploração desde 1856 até hoje, sua extensão e total de Kilometros abertos em cada anno

Número de ordem	Data	Troços	Linhas	Extensão	Kilometros entregues á exploração (numeros redondos)	
					Durante o anno	Desde 1856
1	1856 Outub.	Lisboa a Carregado	Leste	36,454	37	37
2	1857 Agosto	Carregado a Virtudes	>	13,866	14	51
3	1858 Maio	Virtudes a Sant'Anna	>	9,934		58
4	1858 Junho	Sant'Anna a Ponte da Asseca	>	7,546	18	
5	1861 Janeiro	Barreiro a Vendas Novas	Sul	56,827		
6	1861 Julho	Pinhal Novo a Setubal	>	12,800	77	145
7	1862 Nov.	Ponte da Asseca a Santarem	Leste	6,600		
8	1863 Março	Santarem a Abrantes	>	60,216	61	205
9	1863 Julho	Abrantes a Crato	>	64,403		
10	1864 Setemb.	Crato a Elvas	>	65,520		
11	1864 Julho	Estarreja a Gaia	Norte	44,823		451
12	1864 Setemb.	Vendas Novas a Casa Branca	Sul	33,579		
13	1864 Julho	Casa Branca a Evora	Sueste	26,164		
14	1864 Julho	Elvas á Fronteira	Leste	11,057		
15	1864 Fev.	Casa Branca a Beja	Sul	63,532		
16	1864 Abril	Taveiro a Estarreja	Norte	76,257		695
17	1864 Maio	Entroncamento a Soure	>	79,048		
18	1864 Julho	Soure a Taveiro	>	25,809		
19	1869 Nov.	Beja a Quintos	Sueste	19,293	20	715
20	1870 Dez.	Beja a Casevel	Sul	46,849	47	762
21	1871 Setemb.	Evora a valle do Pereiro	Sueste	24,273	25	786
22	1873 Março	Valle do Pereiro a Venda do Duque	>	8,057		
23	1873 Dez.	Venda do Duque a Extremoz	>	18,682	27	813
24	1875 Maio	Porto a Braga	Minho	53,878		
25	1875 Julho	Ermezinde a Penafiel	Douro	30,311		933
26	1875 Outub.	Porto á Povoa do Varzim	Povoa	27,680		
27	1875 Dez.	Penafiel a Cahide	Douro	7,323		
28	1877 Janeiro	Nine a S. Bento	Minho	7,035		
29	1877 Outub.	S. Bento a Barcellos	>	4,239	15	948
30	1878 Nov.	Gaia a Porto	Norte	3,632		
31	1878 Fev.	Barcellos a Darque	Minho	26,437		
32	1878 Abril	Quintos a Serpa	Sueste	9,720		
33	1878 Julho	Darque a Caminha	Minho	27,879	99	1:046
34	1878 Agosto	Povoa do Varzim a Fontainhas	Povoa	15,640		
35	1878 Setemb.	Cahide a Juncal	Douro	18,818		
36	1879 Janeiro	Caminha a S. Pedro da Torre	Minho	20,806		
37	1879 Junho	S. Pedro a Segadães	>	2,559	62	1:108
38	1879 Julho	Juncal a Regoa	Douro	38,371		
39	1880 Abril	Regoa a Ferrão	>	15,913		1:203
40	1880 Junho	Ferrão a Pinhão	>	7,611		
41	1881 Julho	Torre das Vargens á Fronteira	Ramal de Cáceres	71,640		
42	1881 Julho	Fontainhas a Famalicão	Povoa	13,795	14	1:217
43	1882 Julho	Figueira da Foz a Villar Formoso	Beira Alta	252,252		1:471
44	1882 Agosto	Segadães a Valença	Minho	1,698		
45	1883 Setemb.	Pinhão a Tua	Douro	12,993		
46	1883 Dez.	Trofa a Vizela	Guimarães	25,299	39	1:510
47	1884 Abril	Vizela a Guimarães	>	8,122	9	1:518
48	1885 Outub.	Ramal de Coimbra	Norte	1,703	2	1:520
49	1887 Janeiro	Tua a Pocinho	Douro	31,678		
50	1887 Fev.	Serpa a Pias	Sueste	13,038		
51	1887 Abril	Alcantara Terra a Cintra	Oeste	27,259		
52	1887 Maio	Pocinho a Côa	Douro	9,061		
53	1887 Julho	Cacem a Torres Vedras	Oeste	46,824	299	1:819
54	1887 Agosto	Torres Vedras a Leiria	>	96,558		
55	1887 Setemb.	Tua a Mirandella	Mirandella	54,680		
56	1888 Dez.	Côa a Barca d'Alva	Douro	18,882		
57	1888 Maio	Xabregas a Benfica	Cintura	7,133		
58	1888 Junho	Casevel a Amoreiras	Sul	25,970		
59	1888 Julho	Leiria á Figueira da Foz	Oeste	54,550	92	1:910
60	1888 Nov.	Campanhã a Porto (Alfandega)	Minho	3,837		
61	1889 Junho	Amieira a Alfarellos	Oeste	16,500		
62	1889 Julho	Amoreiras a Faro	Sul	113,830	149	2:059
63	1889 Setemb.	Pedrouços a Cascaes	Cascaes	18,431		
64	1890 Junho	Lisboa Central a Campolide	Urbana	3,375		
65	1890 Nov.	Santa Comba Dão a Vizeu	Vizeu	49,558		2:118
66	1890 Dez.	Alcantara Mar a Pedrouços	Cascaes	4,916		
67	1891 Maio	Concordancia do ramal d'Alfarellos	Oeste	0,627		
68	1891 Agosto	Alcantara Mar a Alcantara Terra	Cascaes	0,511		
69	1891 Setemb.	Chellas a Braço de Prata	Cintura	1,940	169	2:287
70	1892 Julho	Sete Rios a Campolide	Urbana	0,607		
71	1892 Julho	Abrantes á Covilhã	Beira Baixa	165,525		
72	1893 Maio	Senhora da Hora a Leça	Povoa	6,000		
73	1893 Julho	Covilhã á Guarda	Beira Baixa	46,286	52	2:339

Repositório

de assuntos referentes
a TEATRO e a CINEMA

Por MIGUEL COELHO

O Teatro em Portugal

Pode dizer-se que os portugueses não tiveram teatro nacional antes do rei D. José, porque não se poderia dar esse nome às farsas imperfeitas e fastidiosas e às peças pseudo-religiosas (autos sacramentais) que, antes desta época, lhes serviam de espectáculo ordinário e que eram no género das que se representavam em toda a Europa, quando esta jazia ainda mergulhada no barbarismo.

Os actores nacionais representavam comédias de Simão Machado e operas cómicas de António José (O Judeu) compostas para o teatro do Bairro Alto, ocupado por «fantoches». As peças espanholas representadas de quando em quando na capital e nas províncias formavam os melhores espectáculos. Só no reinado de D. José alguns particulares conceberam o projecto de criar um teatro nacional e o Marquez de Pombal, disposto a proteger tudo quanto era grande, belo e útil, empregou todos os seus esforços para secundar as disposições favoráveis que se manifestaram então para chegar a tal fim.

A «Arcádia», que tanto mereceu da literatura nacional, acudiu, tanto quanto lhe era possível, à reforma do teatro já em relação a peças como a actores.

Portugueses e estrangeiros, bastante cultos, que tinham visto representar comédia e tragédia em Paris e em Londres, asseguram que, desde os primeiros anos, muitos actores e actrizes portuguesas chegaram a um grau de perfeição grande.

Em 1771 um édito real declarou honrosa a profissão dos actores cómicos e proclamou as vantagens que o povo podia tirar do teatro, quando fosse bem dirigido. Estas medidas liberais do governo foram secundadas pelos particulares que, é dever dízê-lo, cooperaram sempre para encorajar os progressos de muitos ramos da literatura nacional.

Durante a curta existência do teatro nacional dirigido pelo bom gosto de alguns literatos zelosos pelos seus progressos, uma enormidade de excelentes traduções das melhores comédias e tragédias francesas, inglesas e italianas foram publicadas e representadas.

Depois da morte do rei D. José, escrúpulos de consciência, decidiram a rainha, sua filha, a proibir as mulheres de entrarem no teatro, o que contribuiu para a sua decadência. Nada havia de mais desagradável do que ver os principais papeis de princesas e apaixonadas representados por actores de barba negra, um dos quais, o que tinha mais talento, era de uma fealdade notória e de uma idade bastante avançada quando representava as ingénias. Nada, então, encorajava os actores dramáticos e lei nenhuma assegurava a propriedade literária. Não é, pois, de admirar que o primeiro esforço empregado por alguns literatos no reinado anterior afrouxasse então. O rei seguinte, sendo ainda regente, permitiu de novo às mulheres que aparecessem em cena. Todavia, a pesar do talento natural de algumas actrizes que entraram na carreira, o mau gosto de declamação e a falta total de instrução entre os actores que representavam até ali, impediram o teatro português de sair de um estado inferior

em relação àquela em que se achava o teatro em todas as nações civilizadas. Os actores que trabalhavam para o teatro estavam, com pequenas excepções, ainda abaixo dos actores que representavam as suas desgraçadas composições originais ou as suas más traduções de alemão, do espanhol e do francês. O público habituado desde longa data só a ouvir composições dramáticas mal concebidas e muitas vezes pior representadas, não pode adquirir a delicadeza de gosto, que indica aos actores o caminho a seguir, para chegarem à perfeição. Os sábios e os literatos desprezam bastante o teatro nacional para dêle se ocuparem seriamente indo recrear-se de preferência na opera italiana, ou nos seus gabinetes lendo obras dramáticas, das boas.

Podem os leitores avaliar do estado de perfeição em que se encontra o teatro entre os portugueses, depois do que acaba de dizer Adrien Balbi, no seu livro, *Essai Statistique sur le Royaume de Portugal*, publicado em Paris em 1822 e transcrito na «Carteira do Artista.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 15,30 e 21,30 — «Abbott e Costello na Sociedade».

COLISEU — Às 20,45 — «Companhia de Circo».

OLIMPIA — Das 14 às 24 — «A quadrilha da cidade».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

O que todos devem saber

Imposto de sêlo nos jornais

Foi superiormente determinado e o «Diário do Governo» já noticiou, que o imposto a cobrar pelo Estado sobre o custo dos anúncios publicados nos jornais, seja aumentado cem por cento.

Esta determinação principiou a vigorar no dia 1 do corrente.

Brindes e Calendários

Da Companhia de Seguros «O Alentejo» recebemos, na redacção, dois calendários-blocos para o corrente ano.

Reconhecidamente agradecemos.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Administração Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones

1.º acto adicional ao convénio celebrado entre a Administração Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones e a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, em 16 de Setembro de 1941, para regular as taxas e condições dos transportes efectuados por conta da mesma Administração.

A Administração Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones, representada pelo seu administrador geral, abaixo assinado, e a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, representada pelos Srs. engenheiros Pedro Amor Monteiro de Barros e Luiz de Novais Guedes Rebêlo, também abaixo assinados, reconhecendo a necessidade de proceder à revisão do convénio celebrado em 16 de Setembro de 1941 entre as duas representadas, e nos termos do § 2.º do artigo 5.º do convénio, acordam nas seguintes alterações, aprovadas por despacho de 11 de Outubro de 1944 de S. Ex.º o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, ao abrigo do disposto no § 1.º do artigo 4.º do decreto-lei n.º 31.421, de 26 de Julho de 1941:

I — Serviços regulares

1. — Que a alínea a) do § 1.º do artigo 2.º passe a ter a seguinte redacção:

a) O transporte das ambulâncias postais será pago aplicando a cada tonelada-quilómetro bruta rebocada (tara e carga máxima inscritas) as bases de:

Ambulâncias propriedade dos CTT — \$05.
Ambulâncias propriedade da C. N. P. — \$06.

2. — Que a alínea b) dos mesmos parágrafo e artigo seja modificada como segue:

b) Os compartimentos reservados serão pagos aplicando em todas as rôdes exploradas pela C. N. P. a base de \$30 por compartimento-quilómetro.

3. — Que a alínea b) do § 2.º do artigo 2.º passe a ter a seguinte redacção:

b) Este serviço será remunerado pelos CTT ao preço de 2\$ por cada hora de cada agente da C. N. P. dêle encarregado, conforme o tempo gasto, sendo feito sob a direcção e exclusiva responsabilidade do pessoal dos CTT. Este preço poderá ser reduzido a 50 por cento quando a C. N. P. reconheça não haver inconveniente para o serviço da estação.

4. — Que a alínea b) do § 4.º do artigo 2.º passe a ter a redacção seguinte:

b) Este serviço será pago aplicando a base de \$01 a cada unidade considerada para a remuneração do serviço regular a que se refere a alínea a) do § 1.º deste artigo.

II — Serviços eventuais

5. — Que a redacção da alínea a) do § 3.º do artigo 3.º seja modificada como segue:

a) Este serviço será pago a \$14 por cada tonelada-quilómetro bruta rebocada.

6. — Que a alínea a) do § 4.º do artigo 3.º passe a ser redigida como segue:

a) Este transporte será pago à razão de \$50 por malaviagem, seja qual for o percurso.

7. — Que a alínea a) do § 5.º do artigo 3.º passe a ter a seguinte redacção:

a) Quando requisitado pelos CTT nos modelos em uso para o transporte de materiais, aplicar-se-á a base de \$10 por tonelada-quilómetro bruta (tara inscrita) rebocada.

Ficam em vigor todas as demais cláusulas e condições do convénio.

Feito em duplicado, ficando o exemplar selado na Direcção dos Serviços de Finanças dos CTT e o outro em poder do segundo outorgante.

O presente acto adicional está escrito em duas meias folhas de papel selado, que pelos outorgantes não rubricadas, e foi pago o sêlo devido, na importância de 25\$.

Assinado em 31 de Outubro de 1944.

(Foi visado pelo Tribunal de Contas em 4 de Novembro de 1944, não sendo devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22.257).



**"A NOVA
LOJA DE
CANDEEIROS"**

Vende ao preço da tabela:
**Fogões, Esquentadores, Lan-
ternas e todos os artigos da**

VACUUM

UNICA CASA NO GÉNERO QUE TEM AO
SEU SERVIÇO PESSOAL TÉCNICO QUE
PERTENCEU ÀQUELA COMPANHIA, TO-
MANDO RESPONSABILIDADE EM TODOS OS
CONCERTOS QUE LHE SEJAM CONFIADOS

Rua da Horta Seca, 24 -- LISBOA -- Telefone 2 2942

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

Telefone 8430

Teleg. BROWNBOVERI

Sociedade Anónima Brown, Boveri & Cia

B A D E N — S U I Ç A

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

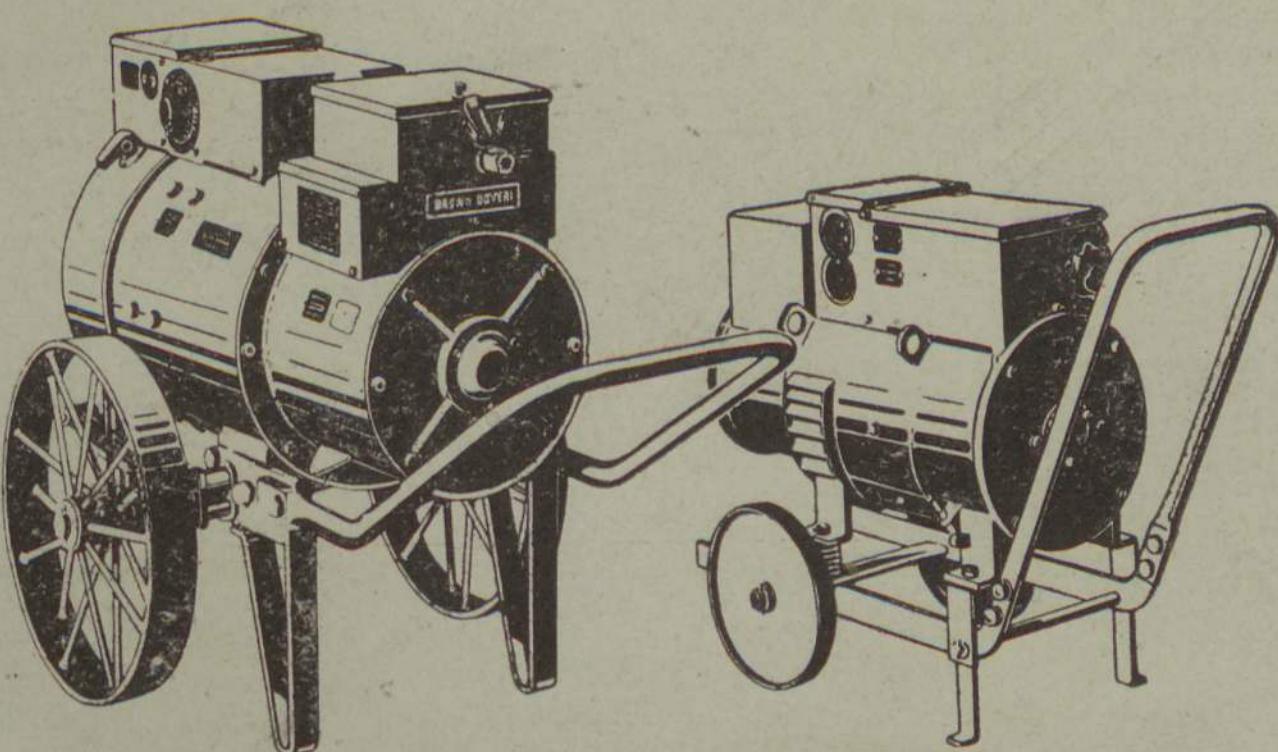
Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

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

P O R T A L



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco
em corrente contínua de 80-160 A e 240-300 A



A
QUEM
VIAJA

Não saia do país sem levar o *Manual do Viajante em Portugal*, valiosa e instrutiva publicação para o viajante. Contém mapas e plantas suficientes para o turista estudar o que de bom tem o seu país. À venda em todas as livrarias do país e na redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

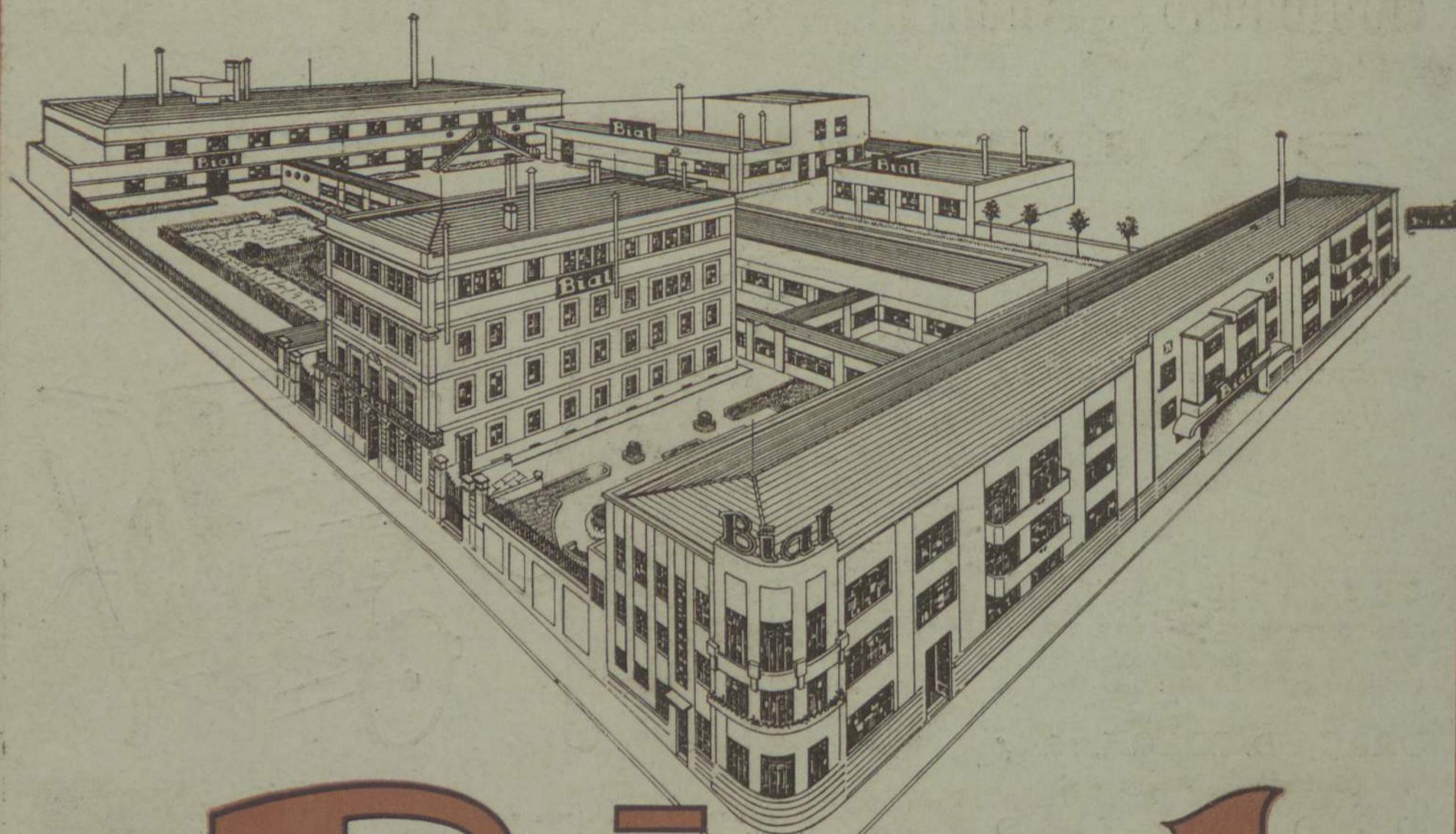
Rocha & Oliveira

Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES
P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO
139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM
DOCA DE ALCANTARA



Bial

É NESTES LABORATÓRIOS
QUE SE PREPARA O

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE