

6.^o do 56.^o ano

Lisboa, 16 de Março de 1945

Número 1374

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
CAMINHOS DE FERRO

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



Ao inaugurar-se a primeira locomotiva construída em Portugal, o sr. Ministro das Obras Públicas foi pessoalmente apresentar cumprimentos ao Conselho de Administração da C. P., engenheiros e operários

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: PB X 20158; Direcção 27520

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

1374

16—MARÇO—1945

ANO LVI

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

Africa (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 ESTEVESES
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 ESTEVESES DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

A proposta de lei de coordenação dos transportes terrestres, pelo Dr. Busquets de Aguilar	125
Os serviços ferroviários vão ser reduzidos durante 60 dias	129
Actividades e melhoramentos dos C. T. T., por R. de Br	130
Cartas de Espanha, por Luiz Quadros	132
Tenente-coronel Armando Larcher	132
D. José Ramon Aparício	132
Imprensa	132
O Lazareto, por Carlos Bivar	133
Publicações recebidas	135
Há 50 anos	135
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	136
Grupos onomásticos, «Os Josés»	136
Os nossos mortos	137
A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e os seus colaboradores	137
Parte Oficial	138
Espectáculos	138

A PROPOSTA DE LEI

de coordenação

dos transportes terrestres

Pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

Pela primeira vez em Portugal se reúnem num só documento todos os princípios gerais referentes a matéria de transportes ferroviários e por estrada, como se encontra na proposta de lei apresentada pelo Senhor Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Engenheiro Augusto Cancela de Abreu, à Assembleia Nacional.

Documento notável em que há a admirar, a par da clareza de linguagem, a sobriedade da expressão, a visão genérica abrangendo o problema dos transportes, com exceção dos urbanos, fluviais, marítimos e aéreos, o interesse nacional sempre em conta e o respeito pelos direitos das empresas existentes, dentro dos princípios gerais da reforma. Antecedida dum importante e bem equilibrado relatório, comprehende a proposta 17 bases que passo a apreciar.

Já há muito que o problema dos caminhos de ferro necessitava duma solução, que se ia protelando sem causa justificativa, agravando-se como tôdas as situações provisórias, vulgaríssimas em Portugal antes do Estado Novo, mas cuja tradição ainda não desapareceu integralmente. Porém, agora, elaborou-se a solução definitiva, de forma a preparar os transportes futuros, terminada a Grande Guerra Mundial, num espírito de colaboração e harmonia para proveito do interesse nacional.

Iniciada a construção dos caminhos de ferro pelo governo da regeneração, presidido pelo Duque de Saldanha, e sendo Ministro das Obras Públicas Fontes Pereira de Melo, em 1852, pois fracassara em 1846 com a revolução da Maria da Fonte a tentativa de Costa Cabral, inaugurava D. Pedro V, em 1856, a primeira linha férrea, de Lisboa ao

Carregado, mas o grande impulso construtivo havia de ser dado por D. José de Salamanca, político espanhol, que, vindo para Portugal, levaria a bom termo a construção das linhas do Norte e Leste. Rapidamente se desenvolveram os caminhos de ferro sem concorrentes, mas deixaram-se atrasar em face do progresso ferroviário mundial, e, em 1926, era grave a situação pela desordem e anarquia reinante nos Caminhos de Ferro do Estado e pelo mau material das companhias.

Procurou o Estado Novo resolver o problema mais imediato, e, em 1927, eram entregues os Caminhos de Ferro do Estado, de tristes recordações, à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a entidade que melhor garantias dava, publicando-se também o decreto com força de lei n.º 13:829 de 17 de Junho de 1927, que, além de importantes disposições de direito ferroviário, determinava, no art. 5.º, a organização dum plano geral da rede ferroviária portuguesa. Para este fim nomeou-se uma comissão, da qual foi relator o ilustre engenheiro, Conselheiro Fernando de Sousa, o primeiro ferroviário do seu tempo, que escreveu o admirável estudo em dois volumes, que é o Plano Geral da Rede Ferroviária do Continente (Lisboa 1929), o trabalho mais moderno e perfeito que existe sobre as vias férreas portuguesas, embora hoje não se possam aceitar tôdas as suas conclusões. Aprovando o plano, promulgou o Governo, do qual era Ministro do Comércio e Comunicações o Senhor Dr. Antunes Guimarãis, o decreto com força de lei n.º 18:190 de 10 de Abril de 1930, que, conjuntamente, iniciava a construção de algumas linhas.

Este desejo de expansão ferroviária foi contrariado fortemente por dois factos inesperados: a

crise económica de 1929 a 1933; e a reconstrução rápida e perfeita da rede rodoviária, de que resultou o incremento da camionagem e do automobilismo, até aí de pouca importância. O caminho de ferro, que aniquilara os transportes fluviais, marítimos, a mala posta e as diligências duma forma decisiva, sendo as descrições de Alexandre Herculano em «Cenas de Um Ano da Minha Vida», de Almeida Garrett nas «Viagens na Minha Terra», de Camilo Castelo Branco em «Vinte Horas de Lenteira», e de Eça de Queiroz num passo pouco lembrado de «A Relíquia», meras recordações literárias, encontrou um temível concorrente no automóvel e no camião, que, percorrendo estradas acabadas de reconstruir e não onerados com as importantes despesas duma via férrea, lhe destruíram o monopólio e puseram em perigo a sua existência parecendo estar-lhe próximo o fim. Além disso, a crise económica impediu durante mais de três anos o progresso da indústria ferroviária, e, até 1939, devido à concorrência automobilista, acentuou-se de ano para ano, duma forma alarmante, a diminuição das receitas.

Surgiu infelizmente, em 1939, a Grande Guerra Mundial, e o triunfo pertenceu duma maneira indiscutível ao caminho de ferro, que, possuindo um poder forte, organização superior à da camionagem, e condições de adaptação desconhecidas pelos outros meios de transporte, venceu plenamente, embora não lhe fosse possível, pelas circunstâncias, satisfazer todas as necessidades nacionais. Pondo termo a uma vantagem e com prejuízo para todos, veio a proposta de coordenação dos transportes terrestres satisfazer as exigências de há muito e preparar as comunicações, quando se restabeleça a paz.

Os transportes, que se procuram coordenar, são apenas os terrestres, abandonando-se os fluviais e os marítimos por motivo da sua quasi inexistência e não haver vantagem muito acentuada no seu desenvolvimento. Os transportes fluviais são morosos quando movidos a remos ou à vela, e, a motor, dispendiosos, além disso a rede potamológica portuguesa encontra-se abandonada, rios assoreados, necessitando-se primeiro de importantes trabalhos de hidráulica, que estão no comêço. Embora os transportes fluviais mereçam proteção e sejam até susceptíveis de aproveitamento turístico, não há possibilidade de o efectuar desde já. Os transportes marítimos entre os portos do continente são poucos e convirá antes dar-lhes uma importante expansão para a Brasil e as diversas regiões do império, de modo a haver uma marinha mercante que satisfaça plenamente, mas de natureza oceânica. Embora terrestres, não se refere a proposta aos transportes urbanos, que, dada a sua natureza, são de competência municipal, sendo mais própria a sua regulamentação por diploma à parte, e dêles

me ocuparei noutro artigo, no que diz respeito à viação em Lisboa.

Tem de se contar na regulamentação dos transportes terrestres com o facto da importante acção que o futuro destina à aviação, imediatamente finde a Grande Guerra Mundial, pois o seu desenvolvimento, quer nacional, quer internacional será extraordinário e rápido. Em Portugal muito há a fazer para ser vencido o atraso existente, pelo estabelecimento dum maior número de comunicações internacionais e criação duma emprêsa destinada a efectuar as comunicações aéreas nacionais por meio: de aviões e de hidro-aviões, construção de aero-portos e regulamentação dos serviços. Desde já se pode afirmar, que, para as grandes distâncias, as comunicações pertencem à aviação, porém, também não se erra dizendo que os caminhos de ferro, convenientemente modernizados, continuaram a prestar os seus honestos e proveitosos serviços a bem do público e das necessidades nacionais.

Abandonando a organização da aviação para outro diploma, a proposta de coordenação de transportes segue a orientação de harmonizar, pondo termo à luta entre o carril e a estrada, protegendo e disciplinando num mesmo fim as indústrias dos caminhos de ferro e da camionagem, pois ambas são indispensáveis, e, longe de se oporem, completam-se. Com este fim, foi redigida a proposta, que vou examinar nas suas 17 bases.

As bases I e II determinam um princípio, que, outrora, encontraria tremenda oposição, mas que hoje não merece discussão, que é o de se unificar a rede nacional numa só empresa, tanto para a via larga como para a via estreita, dando-se unidade ao regime concessionário, com execção de pequenas linhas ou ramais.

Quando se iniciaram os caminhos de ferro nas diversas nações, começou-se pelo sistema da pequena emprêsa, mas depressa se viu a necessidade e a vantagem da construção das companhias, orientação que triunfou, surgindo mais tarde o plano dos elementos mais perigosos do demo-liberalismo, partidários do resgate e da exploração dos caminhos de ferro pelo Estado. Procurava-se assim não servir o interesse nacional, mas a deshonestidade das paixões políticas pela obtenção de bons lugares dados aos partidários do Governo que decretasse tal providência, absolutamente desnecessária, pois ao Estado só lhe compete fins industriais, quando a actividade privada os não possa exercer. Todavia a nociva orientação de os caminhos de ferro serem administrados pelo Estado, a — apesar — dos seus perniciosos resultados, triunfou, antes de 1914, algumas nações, como a Itália e a Suíça, e em França foi resgatada uma emprêsa que se encontrava em má situação, para se criarem os Caminhos de Ferro do Estado.

São inúmeras as vantagens da existência duma só emprêsa, pela economia derivada da unificação dos corpos gerentes, pessoal superior e técnico, desaparecimento de barreiras ferroviárias, exploração mais barata, possibilidade de importantes benefícios por parte do público. Também deixa de existir a variedade de regimes de concessão, arrendamento e sub-arrendamento, todos com modalidades, reunindo-se numa nova concessão. Princípio idêntico em Espanha, França e Bélgica, com o sistema da empresa única não é de aceitar a modalidade duma emprêsa para a via larga e outra para a via estreita, pois, como bem acentua o relatório da proposta, a falta de ligação dos diversos troços da via reduzida, não aconselha essa solução. Deve-se estabelecer uma só empresa para todo o continente, ressalvando-se apenas linhas de interesse particular.

Actualmente existem em Portugal as seguintes empresas ferroviárias: Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, Sociedade Estoril, Companhia Nacional de Caminhos de Ferro Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal, Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal. A primeira emprêsa designou-se por Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal, fundada em 1852 por Hardig Hislop, tendo o seu regulamento inicial a data de 1854. Em 15 de Dezembro de 1859 criou D. José de Salamanca a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, sendo desse dia os seus primeiros estatutos. Conservou a Companhia este nome até à sua transformação, no ano de 1931, em Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, mais vulgarmente designada pelas iniciais C. P., embora não usasse o título de Real desde 1910. É sempre um critério errado mudar qualquer nome ao sabor das paixões políticas, pelo que a nova empresa que reúna toda a rede ferroviária, só pode ter a designação de Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, ou por abreviatura C. R.

Pela base III decreta-se a reforma tarifária, acabando com a desordem actual e complexidade de fórmulas, que obriga a um esforço inútil e a numeroso pessoal. É indispensável organizar o trabalho ferroviário numa orientação científica e moderna. Além disso o sistema tarifário fundamentar-se-à na distância quilométrica, facilitando a todos o conhecimento de que têm a pagar e ao barateamento dos transportes.

Ocupa-se a base IV do agrupamento das empresas de camionagem, pois à concentração ferroviária, corresponde a fusão da camionagem, mas esta por zonas, atendendo-se às suas características e necessidades. Respeitam-se os direitos adquiridos, fundem-se as empresas de camionagem dentro da

respectiva concessão, podendo abranger mais dum zona, de forma a ligá-las. Termina assim a concorrência das diversas emprêses de camionagem, o público é melhor servido e os preços devem descer.

Pelas bases V e VI, caminhos de ferro e camionagem deixam de ser inimigos, mas colaboram utilmente dentro das suas esferas de acção. Para as grandes distâncias, apenas com a reserva das carreiras aéreas, funciona o combóio, para as regiões que o não possuam, que não haja vantagem na sua utilização ou construção e para complemento da viação ferroviária, intervêm a camionagem. Garantia para os caminhos de ferro que podem cumprir a sua missão, benefício para a camionagem que vê desaparecer a concorrência de outras empresas congénères e pode até ser subsidiada pela empresa ferroviária.

Coloca a base VII a camionagem num regime jurídico idêntico ao dos caminhos de ferro, o que até agora não acontecia, isto é ser a camionagem um serviço público concedido. Por esse importante princípio, caminhos de ferro e camionagem são iguais, gozam duma situação merecedora das funções importantes que exercem. Em face desta base é legítimo perguntar se pode haver o transporte colectivo em camionagem do Estado, ou melhor, permite-se ao Estado exercer o serviço público de camionagem?

Claro está que a tendência da proposta e os fins do Estado Corporativo, tudo indica não ser essa a sua intenção, e desconheço mesmo a sua existência em qualquer nação, excepto talvez na Rússia. É bom prevenir os males com antecedência e por isso parece-me vantajoso acrescentar à base VII as palavras seguintes: «só podendo ser exercido por intermédio de pessoas singulares ou colectivas, e nunca pelo Estado ou Corporações Administrativas.»

Determina a base VIII a regulamentação dos transportes em regime de aluguer e os particulares, com exceção dos carros ligeiros de passageiros autorizando-se os de aluguer de mercadorias dentro dum raio de acção de 50 quilómetros em volta da localidade da respectiva sede. Considero esta disposição susceptível de originar restrições prejudiciais à camionagem, necessitando de ser estudada com cuidado, de forma a não se legislarem proibições nocivas.

Pelas bases IX e X desaparecem a Direcção Geral de Caminhos de Ferro e a Direcção Geral dos Serviços de Viação, fundido-se na Direcção Geral dos transportes terrestres, junto da qual funcionará o Concelho Superior dos transportes terrestres em vez do Concelho Superior de Caminhos de Ferro e do Concelho Superior de Viação. Lógica e natural esta solução, findando com duplicação de serviços, que já há muito se devia ter

efectuado, com economia para o orçamento da nação e vantagem para todos.

Compete ao Conselho Superior dos Transportes terrestres proceder à revisão do plano geral da rede ferroviária do continente, aprovado pelo direito com força de lei n.º 18:190 de 10 de Abril de 1930, que necessita alterar-se pela nova orientação ferroviária e por estar promulgado há quinze anos. Problema complexo, tratá-lo-ei em artigo à parte para melhor observação e estudo.

A base XI satisfaz as aspirações, minha e do Senhor Dr. Campos Figueira, defendidas nesta Gazeta nos n.ºs de 1 de Janeiro e de 1 de Fevereiro de 1945, para se remodelar a legislação ferroviária do decreto de 31 de Dezembro de 1864, regulamento de 11 de Abril de 1868, decretos com força de lei n.º 13:829 de 17 de Junho de 1927 e n.º 14:330 de 25 de 1927. Como tenho demonstrado em artigos publicados nesta Gazeta, algumas disposições destes decretos encontram-se antiquadas, outras necessitam alteração e algumas inovações devem ser introduzidas.

Apresenta a base XII uma interessante provisão, de forma a acabar com o prejuízo de certas explorações ferroviárias, que pelo seu deminuto movimento e pouca receita, só causam avultados prejuízos, autorizando esta base uma forma de exploração económica ou a cessão definitiva das linhas, substituindo-as por carreiras de camionagem. É o caso do ramal de Montemor-o-Novo, que pode ser transformado num serviço automobilista entre Tôrre da Gafanha e Montemor-o-Novo, oportuno se pode aplicar ao ramal do Barreiro ao Seixal, desde que se não transfira a testa de linha dos caminhos de ferro do Sul e Sueste do Barreiro para Cacilhas. Tenta-se primeiro uma solução, de modo a reduzir as despesas ao mínimo; não dando resultado, levanta-se a linha e cria-se uma carreira de camionagem, exercida pela empresa ferroviária ou por outra entidade a transferir a concessão.

Anuncia a base XIII uma atraente realização, há muito preconizada em diversas nações e posta em execução em França por Dautry nos antigos Caminhos de Ferro do Estado, a de simplificar todo o mecanismo técnico ferroviário, acabando com burocracias inuteis, diminuindo assim o número de empregados e sendo o público melhor servido. Na parte do relatório referente a esta base, escreveu-se uma importante afirmação, que toca num dos maiores problemas de interesse para o público no que diz respeito aos serviços ferroviários: «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 a consagração oficial do princípio que sempre defendi, de que parte do material circulante português é o peor de toda a Europa, sendo

apenas de admirar como se pôde prolongar tal situação pouco digna para todos e perigosa para o público. Entendo que nesta base fica bem acrescentar, «sendo todo o material circulante de passageiros constituído por carruagens de quádruplo rodado,» como é próprio de caminhos de ferro dum país civilizado.

Também prevê a base XIII o auxílio financeiro do Estado, como é legítimo pela importância dos capitais a mobilizar, o qual será efectuado, não pelo Fundo Especial, visto serem diminutas as suas receitas para o que se pretende, mas por outras formas mais directas.

Disciplina a base XIV a actividade dos transportes automóveis numa orientação própria de entidades que exercem um serviço público concedido. O prazo máximo da concessão é de vinte anos, o que me parece muito exíguo, necessitando a alínea a da base XIV de ser alterada para um período de tempo igual a metade do que fôr determinado para a concessão de caminhos de ferro.

Aplicam-se à camionagem as disposições dos arts. 366 a 393 do código comercial, que se referem ao contrato de transportes, considerando-o mercantil. Exercendo uma actividade de serviço público, é natural que para a camionagem se decretam regras semelhantes às dos caminhos de ferro, apenas com as restrições que o carácter do serviço justifique.

Estatui a base XV um sistema tributário escalonado para a utilização dos transportes automóveis, conforme o fim a que se destinam e à natureza da concessão, princípio comprehensível, que não necesita de demonstração.

A base XVI cria um impôsto a cobrar ao público pelas empresas de camionagem, idêntico ao impôsto ferroviário, destinado a compensar os melhoramentos efectuados no sistema de transportes por estrada. Em teoria é justo esse impôsto, mas é um problema muito grave tudo o que diga respeito a contribuições e impostos pela tendência dos governos em agravar a tributação, resultando neste caso o encarecimento dos transportes, originando o aumento dos preços. Pelo contrário é outra a orientação a seguir, como tratarrei mais adiante.

Pela base XVII o Estado promoverá o aperfeiçoamento do serviço de fiscalização, ao que acrescentarei que seja de modo a proteger o público, contra os abusos das empresas, duma forma rápida e sem complexidade de formalidades que inutilizem as vantagens da lei.

Apreciada duma maneira genérica a proposta e demonstrada a sua importância, benefícios e necessidade de certas alterações, parece-me que três bases novas se devem acrescentar e que denominarei: A, B, e C.

Base A. O Estado não possuirá acções ou obrigações de qualquer empresa de transportes.

Base B. O sistema tarifário a estabelecer, ba-

OS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS

vão ser reduzidos durante sessenta dias

Do Gabinete do sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações recebemos a seguinte nota:

"Vem acentuando-se desde há meses uma grave crise de combustíveis pelas dificuldades de importação de carvão estrangeiro. Na verdade, apesar de contarmos com um fornecimento médio de 15.000 toneladas mensais de carvão inglês, transportado em navios da mesma nacionalidade, o certo é que desde o começo deste ano chegaram a Portugal, ao todo, menos de 9.000 toneladas. Por outro lado, os navios portugueses que foi possível destinar ao transporte de carvão americano foram anormalmente demorados na América quando do último carregamento e o maior deles teve que sofrer beneficiações à sua chegada a Lisboa. De tudo resulta terem-se esgotado quasi por completo, nos caminhos de ferro nacionais, as reservas mininas que seria prudente não comprometer. Verifica-se mesmo que, a manter-se consumo actual, a reserva da C. P. não chegaria ao fim do mês corrente.

Quanto a lenhas, o Ministério da Economia tem actuado no sentido de garantir aos caminhos de ferro o mínimo que lhes seria indispensável. Mas tem havido demoras e dificuldades nos cortes a efectuar, designadamente pela resistência oposta pelos proprietários das matas particulares; e não podem produzir efeito imediato as medidas que continuarão a ser tomadas. As reservas de lenhas da C. P. têm sido consequentemente desfalcadas a ponto que já não é possível exceder.

E certo que se têm tomado importantes resoluções quanto a maior utilização de óleo combustível cuja existência e perspectivas de abastecimento têm permitido que nêle se encontre alguma compensação.

sear-se-á numa redução de preços, com referência aos actuais, de forma a efectuar-se o embaratecimento dos transportes.

Base A. A legislação ferroviária será toda coordenada num diploma único, designado por Código dos Transportes Terrestres, dentro do prazo de um ano a seguir à promulgação da presente lei.

Pela base A pretendo acabar com a intervenção injusta que o Estado possui dentro da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, como accionista depois de 1892 e como obrigacionista desde 1918, representado actualmente por quatro administradores. Deve-se aplicar o mesmo princípio da reforma do Banco de Portugal, em 1931, pela qual o Estado abandonou a sua posição de accionista, pois todo o princípio interventionista desta natureza deve ser banido, bem como a satisfação de

Mas essa utilização só será de efeitos consideráveis quando estiver adaptado maior número de locomotivas e, especialmente, depois de chegarem da América dentro de 3 ou 4 meses, as vinte e duas locomotivas a óleo que foram encomendadas.

Com respeito a carvão nacional é pequena a proporção em que é atribuído aos caminhos de ferro e de reduzido efeito o aumento que se pode agora conceder-lhes.

Nestas condições, vê-se o Governo obrigado de facto, a autorizar a redução de percursos por que a C. P. vem há tempo insistindo, dada a manifesta falta de garantia de poder vencer-se sem maior percalço a crise presente.

Como, porém, se espera que as circunstâncias venham a modificar-se em sentido menos desfavorável dentro de curto prazo, dá-se a redução do serviço ferroviário o caráter transitório por sessenta dias.

Apreciáveis vão ser os transtornos e os prejuízos causados à economia nacional.

Confia-se, porém, em que todos compreenderão esta imposição das circunstâncias, aceitando conformadamente o sacrifício que vier a pertencer-lhes".

* * *

A partir de ámanhã entra em vigor o novo horário ferroviário, que suspende alguns combóios, nas linhas Lisboa-Sintra; Lisboa-Vila Franca de Xira; Pôrto-Espinho e Pôrto-Aveiro.

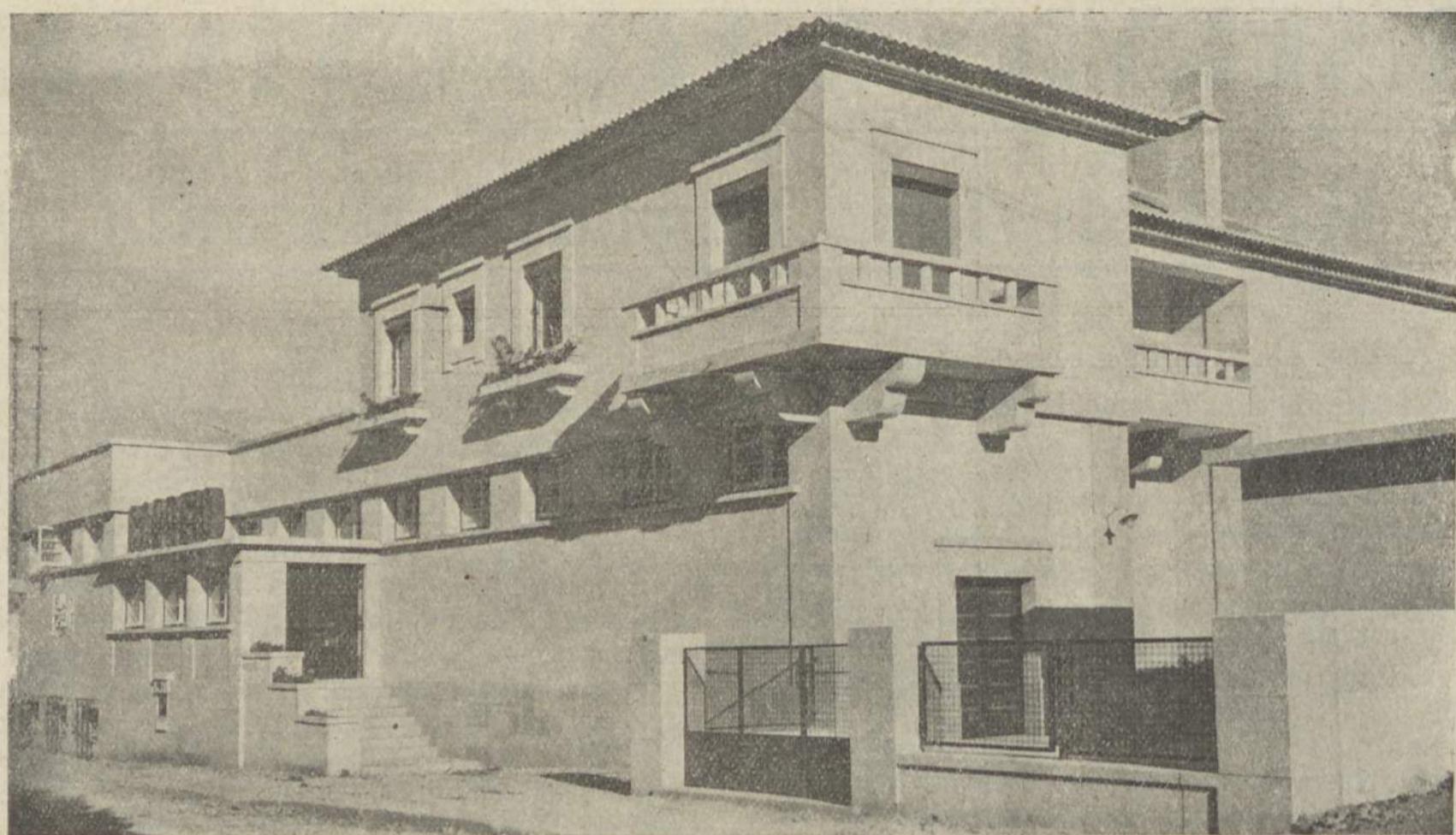
O tri-semanal Lisboa-Figueira passa a funcionar sómente aos sábados e às segundas-feiras, respectivamente, nos sentidos descendentes e ascendentes.

O rápido Lisboa-Pôrto e outros combóios não sofrem alteração, como se poderá ver pelos novos horários.

desejos ilegítimos pela posse de cargos lucrativos. Ao Estado compete somente a actividade fiscalizadora, pela intervenção dum delegado do Governo.

Destina-se a base B a defender o público da tendência censurável e nociva de não se procurar o embaratecimento dos transportes, pelos benefícios duma política de descida de preços, o que é tão evidente que não necessita de demonstração pela utilidade que daí advém para todos, inclusive para as próprias empresas, que vêm assim o aumento do tráfego.

Procura a base C acabar com a abundância dos diplomas legais sobre transportes terrestres e a sua sistematização em um código, com vantagem para todos, unificando-se a legislação e tornando-a facilmente acessível.



Exterior da nova C. T. T. de Lamego-Plaquette

Actividades e melhoramentos dos C. T. T.

Os novos edifícios e a estética das nossas cidades

ESTÃO publicados os Anuários dos Correios, Telégrafos e Telefones, referentes a 1939 e 1940. Foi com o maior interesse que folheámos os dois volumes. No de 1939 afirma-se o seguinte, que textualmente reproduzimos:

«O ano de 1939 fica especialmente assinalado na actividade dos C. T. T. pela profunda remodelação operada na orgânica dos serviços, e pelo apreciável incremento dado à execução do grande plano de renovação do material e instalações, havendo-se gasto, por conta da verba global de 414.000 contos autorizada pela Lei n.º 1.959, de 3 de Agosto de 1937:

- a) — Em instalações telegráficas e telefónicas, 14.703 contos;
- b) Em edifícios, 12.339 contos;
- c) Em material diverso, 717 contos, ou seja um total de 27.759 contos.

Os serviços exigiram, para seu cabal desempenho, não só edifícios novos mas também outros melhoramentos. Recorreu-se também ao arrendamento de 26 prédios, a-fim-de desenvolve-

rem muitos outros serviços. Em várias localidades foram adquiridos terrenos, fizeram-se reinstalações importantes. É um ano de notável actividade o de 1939. Entre os seus principais melhoramentos não se esqueceu, por certo, a estação dos Restauradores, em Lisboa, que ficou sendo uma das primeiras do país.

Não ficou por aqui, evidentemente, a actividade dos C. T. T.. O Anuário informa-nos que se instalaram 66 estações telefónicas e 92 postos públicos, tendo-se iniciado os trabalhos de automatização das rôdes de Coimbra e Braga. Ligou-se o distrito de Bragança à Rêde Telefónica Nacional, único que faltava ligar. A-fim-de acelerar os serviços foram adquiridos alguns veículos automóveis. Como nota curiosa, acrescentaremos que na condução de malas foram percorridos mais de 20.500.000 quilómetros, tendo sido estabelecidas mais 100 conduções.

Vejamos, agora, a quanto montou em 1939 o número dos funcionários empregados nos diversos serviços dos C. T. T.. Nesse ano encontravam-se colocados 7.998 funcionários: — 687 nos serviços

internos e 7.311 nos externos, sendo 5.693 do sexo masculino e 2.305 do sexo feminino.

O decreto n.º 29.801, prevendo a criação de postos regionais de exploração, deu motivo a um aumento extraordinário no número de encarregados que começaram a colaborar nos serviços dos C. T. T..

Efectivamente esse aumento foi extraordinário. Como vamos vêr, os números são de uma grande eloquência: Ao indicativo de 1.943 encarregados que existiam em 1938, antepõe-se, no ano imediato, o de 11.871 encarregados de estações regionais, postos e condução de malas, tendo sido ainda chamados, para prestamento de serviço com carácter precário, 872 jornaleiros que se ocuparam da distribuição de correspondência e trabalhos diversos nas oficinas gerais e nas linhas.

O aumento desses serviços exigiram naturalmente maior número de instalações.

Em 31 de Dezembro de 1939 os serviços dos C. T. T. eram desempenhados em 862 prédios — mais 16 que em 1938 — sendo uns propriedade da Administração Geral e outros tomados de arrendamento, tendo sido de 969.529\$94 a importância total das rendas pagas.

No prosseguimento do Plano Geral foi construído, pela Comissão de Novos Edifícios, em terreno cedido pela Câmara Municipal de Alenquer, o edifício dos C. T. T. da localidade, cujas obras importaram em 300.300000.

É uma bela construção, de sóbria elegância, em que o arquitecto procurou, mas sem exagero, imprimir às fachadas um ar da graça, do estilo, do pitoresco da arquitectura portuguesa. A vila de Alenquer, que reune condições admiráveis para a indústria de turismo, ficou, sem exagero, não só

enriquecida mas também ennobrecida com a construção d'este edifício.

Nesse mesmo ano concluiram-se os edifícios de Coimbra e Baião.

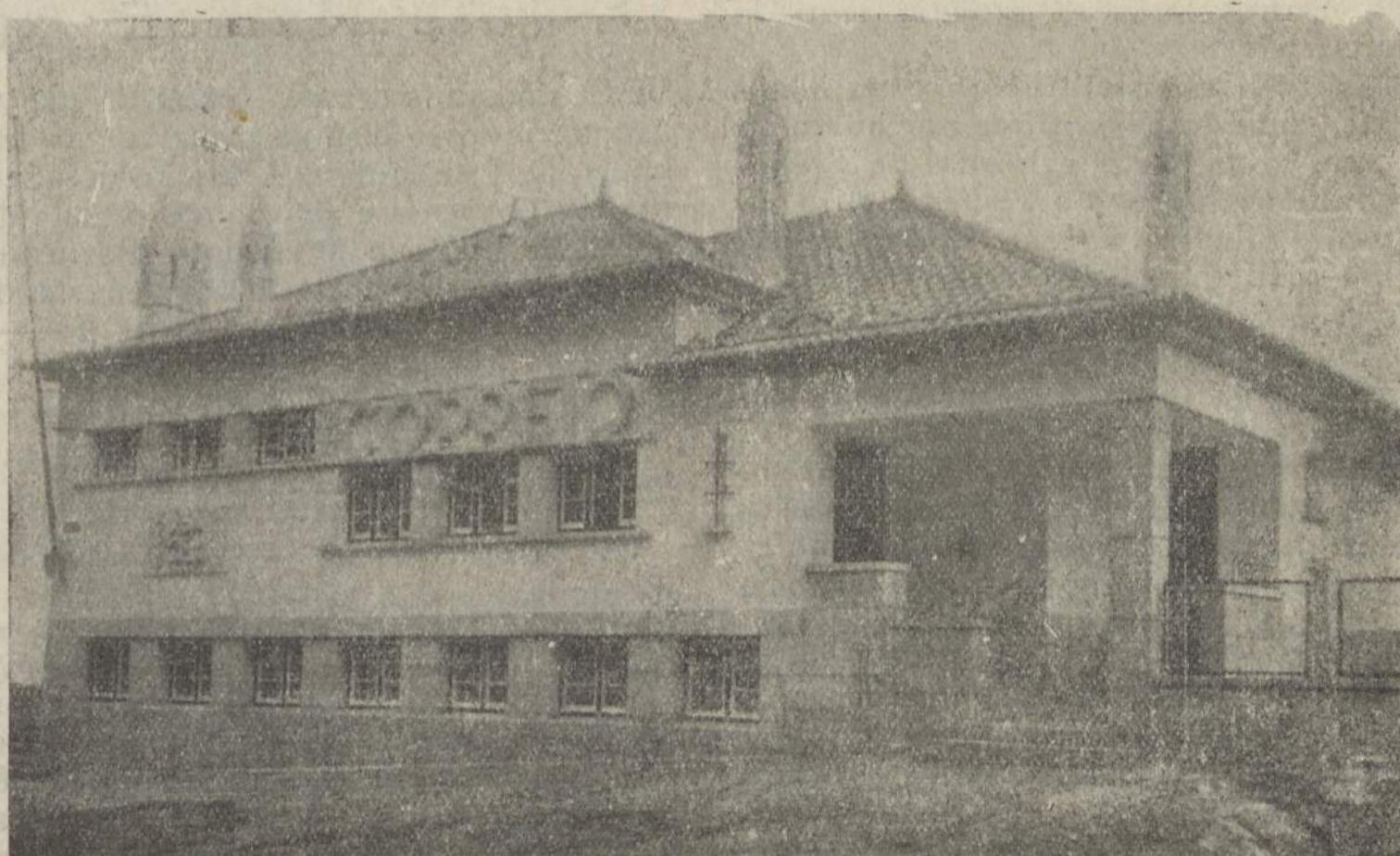
O Anuário referente a 1940 informam-nos que os serviços dos C. T. T. foram consideravelmente desenvolvidos. Assim, êsses serviços faziam-se, em 31 de Dezembro do referido ano, em 877 prédios, ou seja mais 15 que no ano anterior. No que se refere à construção de novos edifícios a sua respectiva Comissão construiu e inaugurou em 1940 nada menos do que 11, nas seguintes localidades: Barcelos, Fafe, Santo Tirso, Merceana, Caldas da Rainha, Lamego, Tôrres Novas, Caramulo, Elvas, Estremoz e S. Pedro do Sul.

O Anuário desse ano reproduz em fotogravuras êsses esplêndidos edifícios, que não só se destinam a melhorar e ampliar os diversos serviços dos C. T. T. mas contribuem, de maneira notável, para o engrandecimento, para a dignidade e para a estética das cidades e principais vilas do país.

Há a notar ainda a colaboração que deram a êstes edifícios alguns dos nossos melhores arquitectos, uns já consagrados, outros a caminho de uma justa consagração. O aproveitamento desses valores é uma lição que bem merece ser exaltada. Hão de ser os nossos arquitectos que hão-de restaurar o nosso verdadeiro estilo e dar-lhe, com inteligência, continuidade e brilho, e actualidade, porque tradição é sinónimo de continuidade.

Não temos ainda em Lisboa e Pôrto estações centrais, em palácios próprios. Mas a seu tempo, estamos certos, êles aparecerão, não apenas com objectivo decorativo mas também para alargarem e melhorarem, a bem do público, os seus serviços.

R. de B.



Novo edifício do Caramulo — Exterior-Plaquette

CARTAS DE ESPANHA

O Governo espanhol e os ferroviários

O novo ESTATUTO FERROVIÁRIO foi recebido pela família ferroviária espanhola com a maior alegria

Por LUIZ QUADROS

O Governo do Generalíssimo Franco seguindo a sua directriz de dar à Espanha uma nova fisionomia social, tendo sempre em mente o pensamento revolucionário do Fundador da Falange Espanhola, José António Primo de Rivera, apesar de dispersar todas as suas atenções nos mais diversos campos da actividade humana, e principalmente na ingente tarefa da reconstrução urbana das regiões mais devastadas pela fogueira que varreu o país irmão desde 1936 a 1939, encarou há pouco o seu problema ferroviário, que no aspecto social carecia das mais urgentes reformas.

Após um longo estudo feito pelas entidades sindicais competentes, apareceu finalmente um interessante Estatuto Ferroviário que foi recebido por todos quantos dão o seu esforço diário aos caminhos de ferro com a maior alegria, pois que o mesmo apresenta uma ordenação justa e humana aos «produtores» em tudo quanto se refere ao exercício das suas actividades. O Estatuto, que levou a milhares de lares o maior júbilo, concede, segundo as suas cláusulas, benefícios já mais conseguidos, prodigaliza garantias e dá total satisfação aos desejos que através de inúmeras petições feitas no decurso de muitos anos se haviam tornado concretos e mais visíveis.

O novo Estatuto garante trabalho certo aos empregados que, quando despedidos por qualquer motivo, terão que passar pelo Tribunal de Trabalho respectivo onde as causas do despedimento serão imparcialmente julgadas adentro dos mais rectos princípios de Justiça da ética nacional-sindicalista. Os ingressos nos quadros de pessoal estão, igualmente, regulados no Estatuto que manda dar sempre preferência aos filhos dos operários e demais empregados. Cria também uma Escola de Formação Profissional que poderão frequentar todos aquêles que queiram elevar o grau dos seus conhecimentos técnicos e que contribuirá não só para formar operários mais aptos como também uma nova artesania que, decerto, irá melhorar alguns maus aspectos do material circulante da «Renfe», organização nacional de todos os caminhos de ferro espanhóis. Nesta escola será dada, igualmente, preferência aos filhos dos ferroviários.

Regulamenta também o novo Estatuto as promoções por antiguidade e por concurso, estabelecendo, por outro lado, diversas categorias dentro dos mais distintos ramos de trabalho. Em tudo o

que se refere a pensões reconhece e legaliza o regime existente até á sua data, tornando-o extensivo a todos aquêles que, por razões diversas, não gozavam dêste justo benefício. Estão nêle previstos prémios para os actos heróicos, para a boa aplicação profissional e espírito de serviço, — e êstes prémios tanto podem ser concretizados em dinheiro como em menções especiais, promoções a postos imediatamente superiores e licenças. Não se esqueceram os legisladores, e muito bem, de prevê a concessão de subsídios de renda de casa para todos os trabalhadores residentes nos grandes centros urbanos onde a carestia de vida é mais notória. Este subsídio poderá variar entre cinco e vinte por cento sobre os salários ou ordenados.

Finalmente informamos que, pelo novo Estatuto, se verifica uma acentuada melhoria de salários.

E eis aqui muito rapidamente descritas as melhorias de condições de vida dos ferroviários espanhóis que o recente Estatuto acaba de lhes outorgar.

Terminaremos dizendo que o novo estatuto supera o do Convénio de Washington, o que flagrantemente demonstra que a revolução social que o Generalíssimo Franco chefia é qualquer coisa de muito apreciável principalmente em tudo o que se refere à protecção do trabalhador e dignificação da Pessoa-humana.

A agradecerem as regalias que o recente estatuto lhes concede, reuniram-se ainda não há muito diante de Secretaria Geral da Falange Espanhola mais de vinte mil trabalhadores ferroviários afim de saúdarem o Chefe de Estado espanhol que, de uma varanda do grande edifício, agradeceu a imponente manifestação.

Tenente-Coronel Armando Larcher

Acaba de ser promovido ao posto de Tenente-Coronel, segundo a «Ordem do Exército», o sr. major Armando Larcher, ilustre director dos Serviços de Censura à Imprensa e sub-director do Colégio Militar.

D. José Ramon Aparício

Deu-nos a honra e o prazer da sua visita a esta redacção, o nosso distinto camarada da Imprensa espanhola, D. José Ramon Aparício, dos Serviços Nacionais de Imprensa e «enviado especial» do jornal *Deportes de Valência* ao encontro Portugal-Espanha.

Os nossos agradecimentos pela sua deferência.

Imprensa

«VIDA RIBATEJANA»

Com a sua edição de 4 de Março, entrou no 29.º ano de publicação o semanário *Vida Ribatejana*, brilhantemente dirigido pelo nosso querido amigo Fausto Nunes Dias. Deve o importante concelho de Vila Franca de Xira importantes serviços àquêle semanário, que sempre se colocou na primeira linha de combate na defesa dos seus problemas e das suas aspirações.

Ao ilustre director da *Vida Ribatejana* apresentamos cumprimentos de felicitações.

O LAZARETO

Por CARLOS BIVAR

OLazareto de Lisboa construído no século passado no sítio da Tôrre Velha, cujo nome oficial era o de Tôrre de S. Sebastião de Caparica, na freguesia dêste mesmo nome, constituiu durante algumas décadas uma barreira impeditiva do turismo em Portugal, para os passageiros chegados por mar, pois o estabelecimento sanitário adquiriu tal fama, principalmente durante as epidemias que passaram no Brasil, da febre amarela e de béribére, que só algum turista mais ousado se arriscava a uma quarentena passada do outro lado do rio donde a ôlho nú ou com auxílio do clássico óculo se poderia quâsi enxergar alguns detalhes dos seus subúrbios.

Mas o que agravava a fama de enfado e de aborrecimento do passadio em tal estância era a tabela dos direitos e impostos sanitários que sobrecarregava a despesa diária do quarentenário esgotando-lhe as verbas do orçamento destinadas aos assuntos de recreio que durante a viagem a sua imaginação avivava, como é humano, com exageros de panoramas e de outros pontos programáticos das praxes constitutivas do turismo. Direitos sanitários numerados decompostos em mil e uma alcavalas, e ainda com taxas de desembarques para passageiros por classes, adicionados com o pagamento dos serviços de bagagens e mercadorias, afóra os da lavandaria que jámais deixou de estar em serviço permanente de labôr interno.

Sobre os balcões da secção da alfândega, que ainda há pouco estavam intactos pousaram malas e maletas recheadas umas de trapagem atestante de uma ideia que falhára, do malôgro de uma ambição criada e alimentada na terra natal e outras, talvez, as mais pequenas, recheadas de apólices de bancos e companhias em que souberam transformar os frutos de uma árvore — a das patacas — que os seus portadores mais ousados ou mais felizes souberam colher regressando a penates encarnados na pele do «brasileiro», auxiliando quâsi sempre os estabelecimentos locais de beneficência ou dando à lavoura maior incremento de cultura e emprêgo de braços.

O tempo, porém, que nada respeita nem coisa alguma detém, cumulativamente com o progresso que êle impulsiona obrigando à evolução, domi-

nando as epidemias, modificando os processos de saneamento e de urbanização dos núcleos populacionais, veio pouco a pouco tornando cada vez menos necessários os serviços prestados por êste baluarte artilhado contra a introdução pelo pôrto principal do país do terrível virus que em terras de Santa Cruz fez baquear uma tão grande parte da energia, da ambição e da aventura lusa.

* * *

O inspector do Lazareto, Dr. António Homem de Vasconcelos, funcionário zeloso, que tivemos o prazer de conhecer pessoalmente, falecido não há ainda muitos anos, numa idade avançada que poucos atingem, contáva-nos numa conversa cheia de interesse, num estilo muito seu, recheado de ditos agudos e espírituosos, o bom passadio, a bôa mêsa como é de uso dizer-se, que o respectivo arrematante apresentava aos seus hóspedes e que de alguma maneira amenizava as agruras da quarentena, bem entendido a daqueles que apreciavam os prazeres de tais serviços.

Lucullus, o célebre general romano vencedor de Mitidrates, exaltou, em Roma, a gastronomia fazendo-se servir em banquetes sumptuosos; Brillat-Savarin elevou-a no seu poema e o Sr. Isidoro da Silva, emprezário da hospedaria do Lazareto proporcionou aos seus hóspedes os acepipes que farão crescer água na bôca àqueles dos leitores para quem os prazeres da mesa não constituem uma alegoria.

Pela quantia de mil e oitocentos réis, que hoje representa cerca de cinquenta e quatro escudos, um almôço de primeira classe que deixa a perder de vista qualquer jantar de primeira em hotel principal.

Tabela N.º 1—1.^a classe—Preço 1\$800—Almôço: Bifes ou costeletas de vitela, ou de carneiro, ou de pôrco.

Peixe de primeira qualidade, frito, especialmente linguados ou pescadinhas, ou camarão cosido, ou *mayonnaise* de lagosta, ou fritura de filetes de linguado.

Guizado de carne, ou rim de carneiro à la brochette, ou rim de carneiro sauté, ou mãos de carneiro, ou de vitela guizados ou de fritura, ou ga-

linha de *fricassé* ou guizada, ou em fritura, ou frangão, ou borrachos com ervilhas, ou *salmi* de perdiz ou de galinhola.

Ovos, de qualquer forma. (*Omelettes au natural, aux fines herbes*, com chouriço, com pre-unto, com toucinho, com pão frito. Ovos: quentes, mexidos simples, com chouriço, com presunto, com bacalhau desfiado, com camarão, *sur le plat*, fritos, à espanhola, com molho de tomate, à la poulette, recheados).

Fiambre ou vitela.

Fruta da época de duas qualidades.

Vinho tinto (quatro decilitros em garrafa).

Chá ou café do gosto do hóspede, leite, manteiga, queijo de duas qualidades, sendo uma da Serra da Estréla ou outra do Alentejo.

O jantar correspondente a esta tabela e classe não o descrevemos detalhadamente porque para isso não dispomos de espaço. Vamos, porém, dar uma ideia pelo resumido sumário que se segue;

Jantar — Duas sopas variadas, à la reine, à printanier, dux quenelles, brunoise, crécy e potages, cabeça de vitela, de lebre, ravioli, rabo de boi, Colbert, à la royale ou à la princesse. Pastelinhos, ou frituras, peixe e batatas.

Segue-se: primeira entrada; segunda entrada e assado. Pela amostra do assado se ficará fazendo ideia do que constituia a primeira e segunda entradas: *Roast beef*, vitela, perna de carneiro, perú, perdizes, galinholas, pato bravo, frangões, pato ganso, galinhas de Angola.

Legumes e salada. Conservas, incluindo azeitonas e mostarda. Biscoitos. Dóce, *pudding*, ou geleia,

ou crème, ou compota de frutas, ou arroz doce. Frutas da época de três qualidades. Queijos. Vinho. Café, gelo (desde 15 de Junho a 15 de Agosto).

À noite: bolachas e pão torrado com manteiga (sendo o pão de 125 gramas para cada hóspede). Ao almôço e ao jantar a quantidade de pão será à vontade do hóspede.

Além de tudo o que fica descrito havia ainda: extraordinários, na Copa, os Crèmes e Licores, os Vinhos com variadíssimos especimenes. Um copo de Kumel ou de Chartreuse custava 80 réis e o mesmo o do vinho da Madeira. O pão de 125 gramas custava um vintem ou vinte réis.

Não vá, porém, o leitor julgar que êstes requintes da culinária lazaretoniana estavam ao alcance do paladar de qualquer dos míseros mortais que habitavam a capital luza. Os preços tabelários de 1.800 réis para a primeira classe, de 1.300 para a segunda e de 500 para a terceira eram excessivos em conexão com os rendimentos auferidos pelos representantes da classe média. E aqui tem o leitor da actualidade uma velharia que poderá muito bem classificar de curiosidade.

O Lazareto de Lisboa esteve durante largo tempo votado ao ostracismo até que uma lufada de vento benéfico o chamou à vida designando-o para o desempenho de outras funções, completamente diferentes daquelas que durante a vigência do sistema sanitário do século passado representou, estando hoje instalado no edifício, modificado e ampliado o Asilo Vinte e Oito de Maio, que constitui uma acção da Casa Pia de Lisboa para educação de raparigas orfãs.



Publicações recebidas

O Grande Problema — (Estudos sobre educação)
— pelo Prof. José Francisco Rodrigues —
Lisboa, 1944.

Este livro é escrito por um professor, ou, antes, por um pedagogo fervorosamente convicto do seu apostolado, para quem a *carreira* parece ser um sacerdócio, em vez duma actividade maquinial ou lucrativa, o que seria, aliás, bem difícil, a admitir-se, por absurdo, esta última e hipotética intenção da sua parte!

As palavras que rematam o prefácio indicam todo o plano do livro, que visa a criar uma convicção. Qual? A convicção "de que existe em Portugal um problema educativo para resolver; de que a sua importância é muito maior do que geralmente se pensa; de que sobreleva mesmo todos os outros problemas; de que para o resolver é necessário um plano de conjunto bem delineado e completo e uma acção cuidadosamente orientada; de que tal acção requere agentes educativos com uma sólida formação cultural: filosófica, sociológica, psico-pedagógica, etc.; de que, por consequência, se torna necessária uma verdadeira selecção dos autênticos valores, dentro do magistério primário, afim de serem orientados para a investigação científica, para as escolas do magistério, para a imprensa pedagógica, não só especificamente técnica, mas também de propaganda, e para a literatura infantil, tão precisada entre nós de cuidados e competências especiais....".

Estas palavras valem como o melhor manifesto para um vasto programa de trabalho, para uma campanha educativa ou pedagógica. O livro é inteiramente inspirado nos propósitos que traduzem. Em sucessivos capítulos, redigidos com vigor e clareza, o autor aborda problemas que deviam merecer a todos os dirigentes atenção constante, para se resolverem como é imperiosamente necessário. Os seus dois capítulos, intitulados — *Sentido da Pedagogia Nova*, definem, de certa maneira, embora em síntese, princípios orientadores que devem presidir à solução do *Grande Problema* — o eterno problema — que será o de sempre, enquanto houver Sociedade — o da Educação.



Prof. José Francisco Rodrigues

Há 50 anos

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

Estatísticas

Sul e Sueste — O movimento d'estas linhas nas primeiras 4 semanas do anno corrente, comparadas com as de 1894 dá os resultados seguintes :

	1895	1894
Passageiros	18.616	21.175
Bagagens e recovagens-toneladas	463	770
Mercadorias-toneladas	12.594	10.941

Em virtude do aumento do movimento em pequena velocidade, não houve diminuição, antes excesso, na receita, apesar do menor movimento de passageiros (2.559) e grande velocidade (307 toneladas).

Comboios tremvias — O numero de passageiros transportados n'estes comboios, durante os mezes de janeiro e fevereiro d'este anno e do anterior, foi :

	1895	1894
Janeiro	22.372	15.760
Fevereiro	21.390	15.574
Total	43.762	31.334
a mais	12.428	

A média por dia foi :

Janeiro	721	508
Fevereiro	764	555
Nos dois mezes	742	531

Em 1894 faziam-se 10 comboios por dia, o que dava a média de 53 passageiros por comboio; em 1895 faziam-se 16 á semana e 20 aos domingos e dias santificados, ou 520 comboios em janeiro e 468 em fevereiro, sendo, portanto, a média 44 passageiros por comboio.

Devemos concordar que é bem pouco para um serviço estabelecido ha mais de dois annos.

Os ascensores da Central do Rocio — É curioso dizer-se que o movimento d'estes ascensores nos dias da chegada e partida dos estudantes que vieram de Coimbra á festa de João de Deus, foi :

Dia 7, chegada do comboio	13.850
» 10, partida	13.240

Poderiam ter transportado o duplo, especialmente no dia 10, se mais rapido fosse o seu andamento, porque é facto que pelas escadas subiram e desceram muitas mais pessoas que pelos ascensores.

Pode-se portanto calcular que, nomeadamente no dia 10, não foi inferior a 25.000 o numero de pessoas que foram á estação do Rocio.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

C XI

Do Quartel General de Mac-Arthur em Luzon, comunicaram que os caças dos aliados continuaram a atacar as comunicações ferroviárias e por estrada, do inimigo, e as colunas motorizadas, destruindo a via férrea em numerosos pontos, assim como locomotivas, vagões e outro material. Um total de 26 locomotivas e 300 vagões e mais de 400 veículos motorizados.

— De Paris, o comunicado do P. Q. G. A. refere o seguinte:

«Os caças-bombardeiros cortaram as linhas férreas ao Sul e a Sueste de Kaiserlautern, destruíram uma ponte em Frankenstein e atacaram túneis de caminhos de ferro entre Frankenetal e Lambrech. Bombardeiros visaram objectivos ferroviários de Rinnthal, a Oeste de Landau. Aviões pesados, com escolta, voltaram a atacar parques ferroviários de Sarrebrucke. Ao Sul de Estrasburgo os caças-bombardeiros atingiram posições perto de Benfeld. Outros, armados de canhões de foguete, alvejaram barcaças, ao largo da ilha holandesa de Schouwen, linhas férreas, a Oeste de Utrecht, e na região de Dordrecht. Foram, também, bombardeadas posições de artilharia antiaérea, na fronteira da Holanda, e objectivos ferroviários ao Norte do Ruhr.

Foram, também, realizados ataques a três pontes sobre o Reno, na região de Colónia. Ontem, foram destruídos 235 aparelhos alemães e mais oito pousados. Não regressaram à base dezanove bombardeiros pesados, um médio e 33 caças. Ao princípio da noite, os bombardeiros pesados atacaram o entroncamento ferroviário de Grevenbroich, a Sudoeste de Dusseldorf».

— O comunicado do Q. G. A. no Mediterrâneo relatou o seguinte:

Formações médias de bombardeiros pesados, com escolta, atacaram objectivos ferroviários na Áustria e no Norte da Itália.

— De Londres, a R. comunicou: Segundo a rádio de Tóquio, as tropas americanas realizaram um segundo desembarque em S. Tomaz na ilha de Luzon. S. Tomaz é uma praia a Leste do golfo de Lingayen e estação na linha de caminho de

ferro costeira, entre Dagupan e o terminus da linha, em S. Fernando.

— A «R.» no seu comunicado refere: Bombardeiros médios e ligeiros, com escolta, atacaram os centros de comunicações, em Erekelenz, as estradas de Hallschalag, pontes de caminho de ferro em Sinzeg e Bullay e o depósito de reparação de camiões, em Keiberg. Dentro e para dentro do saliente, os nossos caças-bombardeiros atacaram as posições da artilharia inimiga e os transportes por estrada e caminho de ferro.

Outros caças-bombardeiros atacaram transportes por estrada de Treves, ao Sul, até Sarrebruck e o tráfego por estrada e ferroviário que se dirigia para Leste até à Renânia. Em Rastatt, bombardeiros médios atacaram pontes e parques ferroviários.

Caças-bombardeiros atacaram as posições inimigas ao Norte de Estrasburgo e as comunicações a Leste do Reno. Mais de 600 bombardeiros pesados, escoltados por mais de 650 caças, atacaram a fábrica de petróleo sintético em Ruhland, a Nordeste de Dresden, a fábrica de tanques em Magdeburgo, os parques ferroviários em Dresden e Besau, ao Norte de Leipzig. As linhas férreas a ocidente de Turecht e Vleuten e a Leste de Turecht, em Vechten, e Groep, foram atingidas pelos caças-bombardeiros. Durante o dia, foram abatidos quinze aviões inimigos.

Os caças que atacaram o aeródromo ao Sul de Berlim destruíram, pelo menos, 25 aviões inimigos pousados. À noite, os bombardeiros pesados saíram em muito grande força. Os principais objectivos foram o centro industrial e ferroviário de Magdeburgo e as fábricas de petróleo sintético em Bruxena Checo-Eslováquia, Zeitz, perto de Leipzig, e Wanne.

— «A mesma agência telegráfica, comunica de Londres o seguinte:

Aviões da Fôrça Aérea Tática atacaram as comunicações ao Norte do Pó e as travessias do mesmo rio. Aviões costeiros bombardearam a navegação na Iugoslávia e o tráfego ferroviário, perto de Mortar».

“OS JOSÉS”

A comissão organizadora do grupo «Os Josés» resolveu proclamar sócio honorário n.º 1 o ilustre professor universitário Dr. José Caeiro da Mata, actual Ministro da Educação Nacional, e sócio honorário n.º 2 o industrial sr. José Pedro Cândido.

No próximo dia 19, «Os Josés» vão comemorar o seu patrono onomástico com várias solenidades, e em breve, por iniciativa da ilustre escritora D. Madalena Trigueiros Martel, Patrício deve ser iniciada uma série de serões culturais.

Os nossos mortos

Gervásio Lima

Faleceu em Angra do Heroísmo, Ilha Terceira, no dia 25 de Fevereiro, o ilustre escritor açoreano Gervásio Lima. Natural da Vila da Praia da Vitória, nunca saiu da sua adorada ilha, embora sentisse pelas demais terras do arquipélago a mais enternecida simpatia. É que o escritor tinha um medo extraordinário das águas do mar. Viveu porém intensamente para o culto da sua terra, celebrou-a em prosa e verso, estudou com interesse a sua história e acarinhou os poetas populares, como, por exemplo "C Terra", de quem coligiu um volume de quadras.

Tendo ficado órfão de pai aos cinco meses, já aos onze anos, para ajudar a mãe, que idolatrava, estava empregado num cartório. Começou depois a dedicar-se à leitura de todos os livros que lhe iam parar às mãos; mais tarde entra a colaborar em diversos jornais e em seguida o seu nome aparece firmando livros de versos e livros de prosa.

É como escritor, contudo, que o seu nome sobe mais alto. Poucos como ele se dedicaram a exaltar a Terceira bem como as belezas e as glórias de todos os Açores. O livro "Pátria açoreana", para não citar outros, documenta a sua paixão por aquêle Portugal atlântico.

Gervásio Lima dirigia há muitos anos a Biblioteca Municipal de Angra e era sócio de várias academias estrangeiras. A propaganda das ilhas deve-lhe excelentes serviços. O Governo, em reconhecimento da sua acção cultural e regional havia-lhe concedido o Grau de Cavaleiro da Ordem de Santiago da Espada.

É com profundo pesar que registamos o falecimento do ilustre escritor terceirense, que deixa um exemplo extraordinário de amor, de dedicação e até de sacrifício ao torrão natal. Sob esse aspecto ninguém o excedeu.



A "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

e os seus colaboradores

Um comentário do «Jornal do Comércio»

O *Jornal do Comércio* que, com freqüência, nos tem dado excelentes provas de camaradagem, publicou no seu número de 28 de Fevereiro um comentário a um artigo sobre direito ferroviário, subscrito pelo nosso ilustre colaborador sr. dr. A. Campos Figueira e ao qual dá a sua inteira concordância.

Ao arquivar nas nossas colunas o comentário em questão, agradecemos ao *Jornal do Comércio* os termos amáveis com que se refere à *Gazeta*.

Segue a transcrição:

«O último número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, como sempre muito bem colaborado e documentado, refere-se no seu artigo editorial a problemas do direito ferroviário, que são observados com muito acerto, oportunidade e clareza pelo sr. A. Campos Figueira.

A legislação ferroviária portuguesa, com efeito, data de 1864 e não corresponde já, em muitos aspectos, às necessidades e interesses da vida contemporânea. O Governo já determinou, em proposta de lei sobre a organização e coordenação geral dos transportes internos portugueses, que essa legislação fosse revista em harmonia com as exigências do nosso tempo. Nesse esforço actualizador não serão esquecidos, sem dúvida, os aspectos que o colaborador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* tão justamente aponta. Será indispensável, na verdade, evitar para o futuro as dúvidas e injustiças que se suscitam nos autos levantados por agentes ferroviários e apresentados aos tribunais portugueses sem que existam na lei vigente garantias de boa interpretação e execução.

Além de muitas outras deficiências, atrasos e defeitos que carecem de ser corrigidos, avulta a necessidade de tornar efectiva e real na apreciação dos nossos tribunais ordinários a fé e autoridade que devem merecer os testemunhos dos funcionários de caminhos de ferro no exercício das suas funções. Esta opinião da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* parece perfeitamente legítima e deve merecer dos poderes públicos, na futura legislação sobre os transportes, as atenções devidas».

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

O «Diário do Governo», n.º 10, 2.ª série, de 12 de Janeiro, publica o seguinte:

Tendo-se verificado a impossibilidade de a comissão nomeada por portaria de 23 de Outubro de 1944, publicada no «Diário do Governo» n.º 250, 2.ª série, de 27 do mesmo mês e ano, para proceder ao estudo das condições de prestação e remuneração do trabalho do pessoal da Companhia dos Telefones apresentar as conclusões do seu trabalho no prazo que lhe foi fixado para esse efeito: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações e pelo Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social, prorrogar, por mais trinta dias, o prazo fixado na portaria de 23 de Outubro de 1944, publicada no «Diário do Governo» n.º 250, 2.ª série, de 27 do mesmo mês e ano.

Tendo-se verificado a impossibilidade de as comissões nomeadas por portaria de 18 de Outubro de 1944, publicada no «Diário do Governo» n.º 245, 2.ª série, de 20 do mesmo mês e ano, para proceder ao estudo das condições de prestação e remuneração do trabalho do pessoal das Companhias Carris de Ferro de Lisboa e Pôrto apresentarem as conclusões do seu trabalho no prazo que lhe foi fixado para esse feito; manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações e pelo Sub-Secretário do Estado das Corporações e Previdência Social, prorrogar, por mais trinta dias, o prazo fixado na portaria de 18 de Outubro de 1944, publicada no «Diário do Governo» n.º 245, 2.ª série, de 20 do mesmo mês e ano.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 14, 2.º série, de 17 de Janeiro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por

despacho de 11 do corrente mês desta Direcção Geral, o projeto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, anunciando os nomes dos actuais agentes aduaneiros e serviços que prestam nas fronteiras de Valença, Barca de Alva, Marvão e Elvas..

O «Diário do Governo» n.º 18, 2.ª série, de 16 de Janeiro publica o seguinte:

Por despacho desta data:

João de Matos Rodrigues, vogal secretário da comissão administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro — concedidos 15 dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Por portaria de 28 de Outubro findo, anotada pelo Tribunal de Contas em 11 de Janeiro corrente:

Dr. José Gonçalves Vaz, médico do quadro permanente — desligado do serviço, a partir do referido dia 28 de Outubro, nos termos do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 16:563, de 2 de Março de 1929, e ao n.º 1.º do artigo 1.º do decreto n.º 19:468, de 16 de Março de 1931, por naquela data haver atingido o limite de idade, de 70 anos, não lhe sendo aplicável a doutrina do artigo 3.º do referido decreto n.º 16:563, por não ter direito a pensão de reforma.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 15,30 e 21,30 — «Pelo vale das sombras».

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

OLÍMPIA — Das 14 às 24 — «O fantasma do Expresso».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

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

SEGUROS
em todos os ramos

A MUNDIAL
O MAIOR ORGÂNICO SEGURADOR PORTUGUÊS

Sede em Lisboa:
Largo do Chiado, 8
Filial no Pôrto:
F. Gomes Fernandes, 10
Agentes por todo o País



"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 Séca, 24--LISBOA--Telefone 2 2942

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.

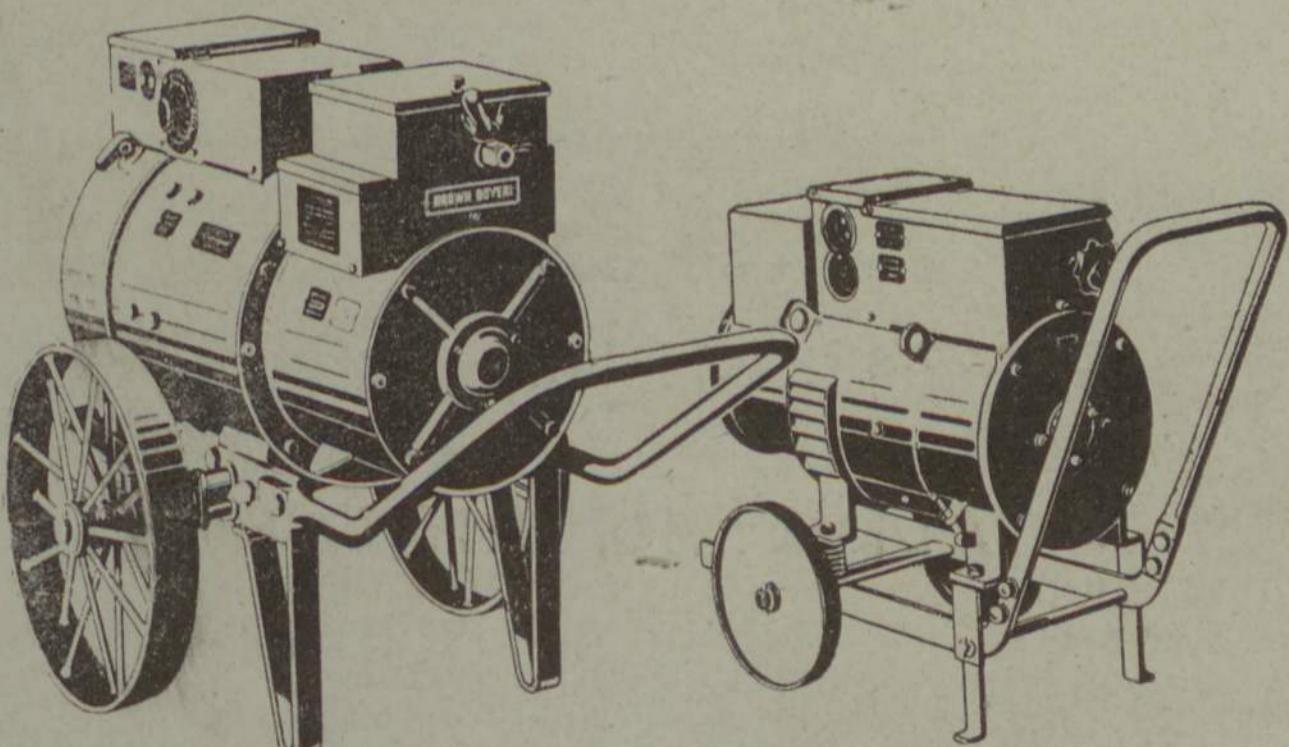
Representante Geral
para Portugal e Colônias:

EDOUARD DALPHIN

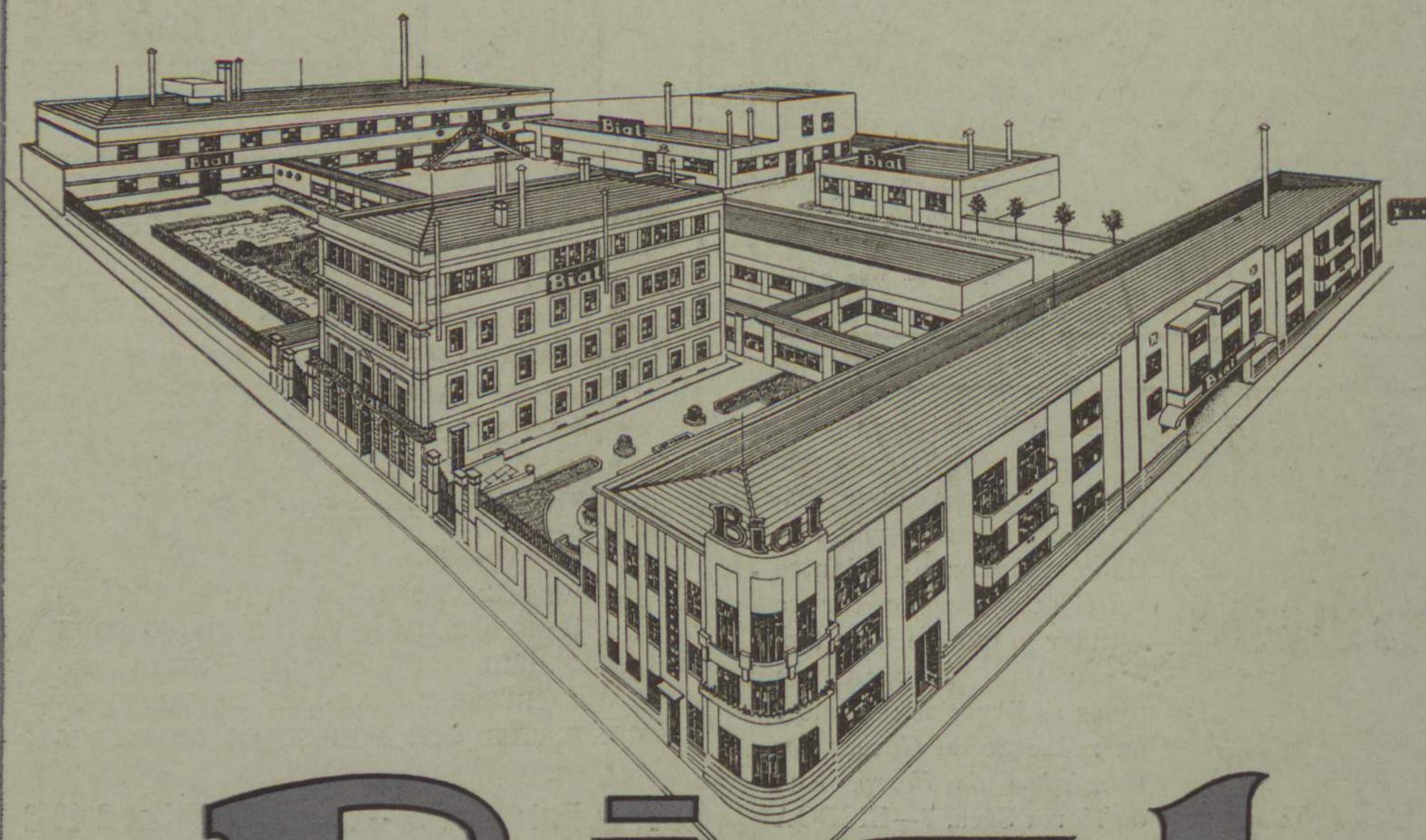
ESCRITÓRIO TÉCNICO:

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

P O R T O



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



Bial

É NESTES LABORATÓRIOS
QUE SE PREPARA O

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE