

9.º do 57.º



Lisboa, 1 de Maio de 1945

Número 1377

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



«A Praça dos Restauradores em noite de chuva» — Quadro a óleo de Túllo Vitorino

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

SÉDE EM LISBOA
LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

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



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

OS ATELIERES GRAFICOS

BERTRAND IRMÃOS, L. DA
PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS
FIXE BEM
trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA
Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P. B. X. 21368 - 21227

T. S. F.

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

J. ALEXANDRE

R. Rafael de Andrade, 18, 1.º

LISBOA

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

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

ANÁLISES CLÍNICAS

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.ª

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA
DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL
TELEFONE PRAIA 4

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



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

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

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

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 Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; 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

1377

1 — MAIO — 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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

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

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Direito Ferroviário, pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i>	173
Os transportes marítimos e a economia mundial após a guerra, pelo <i>Eng.º Américo Vieira de Castro</i>	175
Um magno problema nacional — Representação da Associação Industrial Portuguesa à Assembleia Nacional sôbre o plano de electrificação do País	177
A Guerra e os Caminhos de Ferro	183
Há 50 anos	183
Na Ordem dos Engenheiros — Uma notável conferência pelo eng.º Raúl Couvreur	184
Assembleia Nacional — Inauguração do Museu Histórico-Biblio- gráfico	184
Restabeleceu-se a circulação de alguns combóios que tinham sido suprimidos	184
Vida ferroviária	184
Portugal, Espanha e França	184
Os nossos mortos	184
Repositório de assuntos referentes a Teatro e a Cinema, por <i>Mi- guel Coelho</i>	185
Espectáculos	186

DIREITO FERROVIÁRIO

Pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

VII

Polícia e exploração de caminhos de ferro (Continuação)

O quinto elemento a considerar é a marcha dos trens, ocupando o primeiro lugar o cruzamento dos combóios ordinários, que se altera apenas em casos extraordinários, devendo ser ordenada por escrito ao chefe do trem e comunicada à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, dentro de vinte e quatro horas, estando as empresas autorizadas a determinar o cruzamento dos combóios extraordinários e atendendo à segurança e comodidade dos passageiros.

Não se permite a nenhum combóio sair de uma estação antes da hora marcada nos horários, o que se compreende para evitar que os passageiros cheguem à estação e o combóio já tenha partido, outrotanto logicamente se devia estabelecer acêrca dos atrasos, embora impossível de impedir pelas inúmeras causas que os determinam. Havendo atraso, concede-se o avanço de outro combóio em sentido inverso, em regime de via única, para ir cruzar noutra estação, desde que o chefe da estação de partida se certifique que o outro combóio não se porá em andamento e mediante autorização por escrito entregue ao chefe do trem, disposição do art. 26.º do regulamento de 1868, que está antiquada, podendo alterar-se para uma ordem verbal.

Depois da saída de um combóio, é proibido seguir outro ou máquina isolada, sem que tenha decorrido o tempo fixado pelo serviço de exploração, de acôrdo com a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, de forma a qualquer recuo do primeiro não ocasionar desastre no seguinte. Exceptua-se o caso de um combóio de exploração, que vai na frente de um outro que se pretende proteger com receio de atentado por descarrilamento, fazendo-se seguir adiante uma máquina ou um combóio explorador para verificar o estado da linha, e, a pouca distância, marcha o combóio protegido. Os combóios extraordinários e máquinas isoladas são proibidos de circular nas secções da via em que estiver interrompido o serviço de telefone, excepto para trens ou máquinas de socorro, cuja marcha tem de ser inferior a 20 quilómetros por hora de modo a poderem deter-se rapidamente.

Uma das garantias de segurança na circulação dos

combóios, elemento fundamental, é a sinalização, que, com o aumento das velocidades, tráfego mais intenso e impossibilidade de duplicação de tôdas as linhas pela enorme despesa que acarretaria, cada vez mais se tem aperfeiçoado, de forma a permitir imediata paragem em caso de perigo. Por isso colocam-se sinais junto das estações e em todos os lugares convenientes, sendo fixos ou permanentes e móveis ou ocasionais, estabelecendo-se neste último caso por motivo inesperado.

Para a protecção dos passageiros e empregados é obrigatório os combóios pararem nos lugares para isso previamente determinados, que são as plataformas das estações e locais próprios para a descarga das mercadorias. Acêrca dos lugares para o embarque e desembarque dos passageiros, ou sejam os cais das estações, muito há a modificar, pois diversas estações e apeadeiros não oferecem condições de comodidade e segurança indispensáveis. É necessário aumentar muitas plataformas, ainda com o comprimento próprio para combóios de composição pouco estensa, como era outróra, e não para as actuais carruagens muito maiores. Além disso a falta de cobertura das plataformas das algumas estações, faz com que o serviço se efectue ao sol e à chuva, com prejuízo para todos. Desde 1942 que, pelo Fundo Especial de Caminhos de Ferro, têm sido ordenadas muitas obras neste sentido nos antigos Caminhos de Ferro do Estado, mas esta situação só se modificará pela transformação ferroviária que actualmente se projecta.

Para evitar desastres, as locomotivas e mais veículos não estacionam nas vias destinadas à circulação, a-fim-destas estarem desembaraçadas para o movimento. Para o estacionamento do material, é que existem as linhas de resguardo.

Determina o art. 30.º do regulamento de 1868, a obrigação de se comunicarem tôdas as condições à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, sempre que se efectue um combóio especial ou extraordinário, e para os combóios de recreio exige-se o anúncio. Creio ser uma disposição obsoleta, bastando apenas responsabilizar as empresas pelos desastres que possa ocasionar a saída de qualquer combóio dessa natureza. Antes o telégrafo, agora o telefone anuncia sempre a saída dos trens.

Garante-se a segurança dos passageiros e empregados pela obrigatória colocação de sinais especiais nos casos seguintes: paragem inesperada de combóio ou de máquina isolada na via destinada ao movimen-

to; reparações na via obrigando a paragem ou a marcha com precaução. Os agentes destes serviços andam munidos do necessário como bandeiras ou petardos. Outro meio de segurança é a existência de um empregado a cada agulha, quando na via dupla o movimento passa, por qualquer motivo, a ser efectuado numa só, tendo os guardas de se assegurarem previamente da via encontrar-se livre. A cada agulha corresponde um empregado responsável pela manobra e conservação.

O agente de maior responsabilidade pela segurança do trem é o maquinista, figura que já tem sido aproveitada literariamente, como na interessante poesia de François Coppée, «Le Coup de Tampon», traduzida para português por Libânio da Silva com o título «O Choque». Compete ao maquinista: observação permanente à marcha do comboio, estado da via e sinais que lhe são feitos; diminuição da velocidade nas proximidades de bifurcações ou entroncamentos, de modo a parar antes das agulhas sempre que fôr indispensável; não ultrapassar nas estações de passagem o lugar de desembarque de passageiros, amortecendo a velocidade. Dada a importância da sua missão, o maquinista está apenas acompanhado do fogueiro, que é o seu auxiliar, pelo que na locomotiva ou no tender não se permitem outras pessoas, excepto quando autorizadas pelo chefe dos serviços de exploração e os engenheiros e agentes da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que têm de apresentar uma requisição escrita. É um assunto que se discutiu muito nalguns países, principalmente na Suíça, onde a linha férrea se encontra totalmente electrificada, se o maquinista pode conduzir sem auxiliar, pois entendia-se que, em caso de doença súbita, o comboio sofreria um desastre. Ignoro as providências que se tomaram, porém triunfou a doutrina da extinção do cargo de auxiliar, aliás sem função nas linhas electrificadas.

Determina o art. 37.º do regulamento de 1868 a obrigatoriedade do uso do apito nas imediações das estações, passagens de nível, curvas, grandes trincheiras, e sempre que a via não pareça completamente desembaraçada. Esta disposição tem sido ainda alargada, apitando-se à partida das estações, à entrada das pontes e em outros lugares desnecessários. É um perfeito abuso que se pratica em Portugal, onde o ruído dos comboios só é excedido pelos sussurros

inuteis nas cidades como Lisboa e Porto. Pensar que em França, Suíça, e outros países, os comboios põem-se em movimento apenas com a mudança da côr vermelha para verde num disco duma bandeira manejada pelo chefe da estação e sem outro sinal! Creio que, sem ir tão longe, é vantajoso modificar o existente, apitando-se apenas quando fôr necessário e nunca a confirmar o sinal dado pelo chefe do trém, depois do chefe da estação o notificar apitando, ouvindo-se primeiro a palavra partida, o que é desnecessário. É indispensável reformar este sistema, que só encontra semelhanças para pior, em Espanha, em que, antes destes sinais, são convidados os passageiros a subir ao comboio⁽¹⁾. O sinal de partida basta ser um toque de apito do chefe da estação e o comboio segue o seu trajecto, sem ruídos sempre incómodos.

Afim de verificar os atrasos dos comboios, mencionam-se, em estações previamente designadas pelo Ministro das Obras Públicas, as demoras que excederem de 10 minutos o horário fixado para um percurso inferior a 50 quilómetros ou em cada fracção deste valôr, com indicações minuciosas, e, quando partirem das estações extremas com um atraso excedente a 10 minutos, lavra-se um auto. Preferível, em vez dum sistema burocrático, é antes a aplicação de multas pelo Estado à empresa, ao maquinista e aos empregados que sejam responsáveis, pois é necessário que os comboios cumpram os horários com exactidão.

Pertence ao Ministro das Obras Públicas, para segurança do público, a determinação da velocidade dos comboios em cada linha ou sua secção, e, quinze dias antes de ser pôsto em vigor um horário, é enviado ao Ministro um exemplar afim de lhe introduzir as alterações que entender, não se adoptando nenhuma modificação ao anteriormente determinado, sem o público ter conhecimento prévio com oito dias. Nos locais designados pelo Ministro das Obras Públicas encontram-se máquinas de socorro, sempre acêsas, para acudir, e, nos indicados pelas empresas, de acôrdo com a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, estaciona um vagão com os utensílios para socorro em caso de acidente.

¹⁾ Todos os que têm viajado em Espanha conhecem o «Señores viajeros al tren».



Os transportes marítimos e a economia mundial após a guerra

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

NA opinião de um grande jornal de Lisboa, há pouco tempo expressa, será necessário que Portugal, nação marítima e colonial, venha a ter marinha mercante, citando até, como exemplo, os milhões de toneladas da inditosa Noruéga, antes da guerra.

Quem assim fala não pensa de-certo nas inevitáveis dificuldades que hão-de surgir para os armadores de todo o mundo, alguns anos volvidos depois do termo das hostilidades.

Poucos lustres após a guerra de 1914-1918, a marinha mercante do globo, por excesso de tonelagem disponível para a carga a transportar — embora permanecessem amarrados muitos navios mundo em fora — encontrava-se nas mais precárias circunstâncias.

Graves êrros económicos se cometeram então em alguns dos países possuidores das maiores marinhas mercantes. Para êsses desacêrtos repetidas vezes chamámos a atenção na grande imprensa, vai já para dez anos.

No mar, como nas linhas férreas, só o tráfego de mercadorias, economicamente conduzido, pode trazer a prosperidade às emprêsas transportadoras. Ora, nessa data, o proteccionismo, exacerbado pela guerra, estava no auge. Obstáculos de toda a ordem se opunham à circulação de mercadorias de país para país. Os governantes das citadas nações, em lugar de promover a remoção gradual dêsses obstáculos, melhorando a economia mundial e a situação financeira das companhias de navegação, entenderam dever estimular o ruinoso serviço de passageiros em rápidos e luxuosos paquetes, de antemão votados a um insucesso financeiro certo. Na verdade, êsse insucesso excedeu tudo quanto poderiam prever os mais pessimistas.

Êsses êrros não se repetirão, a lição foi dura e, além disso, o colapso da economia mundial obrigará a maior prudência e a pensar mais na realidade e menos no "prestígio". Mas nem por isso as emprêsas de navegação deixarão de se encontrar a braços com sérias dificuldades, alguns anos volvidos depois de findo o horroroso prélio dos nossos dias.

A guerra submarina e o conseqüente afundamento de muitos navios, a imobilização forçada de muitos

outros, os longos e demorados percursos das unidades utilizadas, a imperiosa necessidade para os aliados de ter à sua disposição uma tonelagem largamente suficiente para o seu abastecimento e para os seus cometimentos e — *last not least* — as tentadoras e excepcionais facilidades oferecidas pela riquíssima nação de além Atlântico levaram à construção rápida, e mesmo precipitada, de navios, sem curar da sua futura utilização, nem mesmo das más qualidades de exploração económica. Em momento crítico se iniciou essa construção, o tempo escasseava e o objectivo era apenas "vencer". As dificuldades futuras não contavam, é evidente.

Serenado o conflito, os enormes capitais imobilizados nessas construções terão necessidade de remuneração, mesmo muito modesta, a qual lhes será bem difícil obter. E começarão nessa altura as dificuldades para todos os armadores de tôdas as nações. Algumas providências serão aconselháveis para as minorar e possíveis *se a colaboração económica entre os povos se tornar efectiva*. Mas será impossível evitá-las. O aviltamento dos fretes é inevitável. E êsse aviltamento será tanto mais desastroso quanto é certo que incidirá sobre unidades marítimas de custo muito elevado. Maus dias esperam as emprêsas de navegação mundo em fora.

A nossa marinha mercante, a qual ora tão relevantes serviços vem prestando, encontrar-se-há no meio delas em circunstâncias especiais e bem difíceis. Oxalá antes do período de declínio não haja perigosas ilusões, como por vezes tem sucedido com as linhas férreas — ilusões cujas desastradas conseqüências nós e outros previmos em tempo oportuno nas colunas do "Primeiro de Janeiro", e das quais hoje só o tesouro público suportou os encargos, sem benefício algum para o público. O mesmo pode vir a suceder com os transportes marítimos no nosso país.

Oxalá se não perca o sentido das proporções, nem se enverede pelo aliciente caminho da fantasia.

Unidades cuja tonelagem total seja apenas a imprescindível para as nossas necessidades próprias, sem pensar em entrar em concorrência com as marinhas de outros países. Mas unidades de tonelagem uni-

tária suficiente e ultra-económicas, isto é, dotadas de todos os aperfeiçoamentos modernos, como é indispensável para não afectar a economia da nação, como sucederia se as matérias primas e os géneros de primeira necessidade continuassem a ser transportados em navios antiquados, sem nenhuma condição para uma exploração económica. Esse mal seria ainda agravado se fôsse necessário protegê-las por meio de providências adequadas, as quais viriam ainda aumentar o custo da vida e elevar o preço da produção.

Êsses transportes marítimos das colónias para a metrópole devem fazer-se em unidades nacionais. Se dependermos das marinhas estrangeiras ficaremos expostos a uma ofensiva de fretes em benefício da economia de outros países. Essa ofensiva esboçou-se no intervalo das duas últimas guerras.

Como muito bem dizia o dr. Nuno Simões no seu artigo de 18 de Outubro, no "Primeiro de Janeiro", uma linha de navegação entre Portugal e o Brasil, exclusivamente portuguesa ou com associação de capitais brasileiros, não é susceptível de exploração remuneradora. Essa linha, pelo que temos ouvido, a muitos seduz, mas não poderia sustentar a concorrência com as marinhas estrangeiras.

* * *

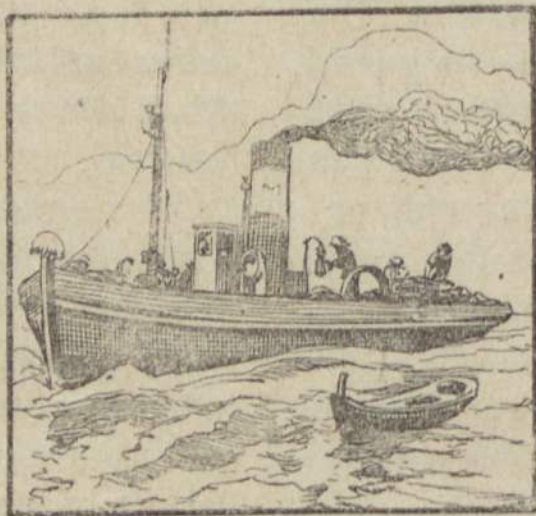
Já lemos em um grande jornal portuense um ar-

tigo de procedência belga, no qual se dizia que a grande massa de instrumentos de transportes, de concerto com a profusão de energia eléctrica, provocariam depois da guerra uma extraordinária prosperidade!

Nada mais ilusório nem mais perigoso para imaginações fáceis de escandecer — e muitas há, infelizmente. Sem dúvida alguma a prosperidade há-de voltar. *Mas não se improvisa* — nem com miríficos planos, nem com "novas ordens", nem com superabundância de transportes, nem com portentosas centrais eléctricas de antemão condenadas a funcionar tristemente a meia carga, ou a um quarto de carga. Exactamente como os gigantescos e "prestigiosos" paquetes que atravessavam aflitivamente o Atlântico em busca da "flâmula azul", sem carga nem passageiros, esvasiando o erário das nações sob cujos pavilhões navegavam.

Já nestas colunas dissemos ser bem provável que o mesmo venha a suceder com a aviação.

Debalde colossais e luxuosos aviões, cruzando os ares, e monstruosas centrais em terra firme, chamarão a prosperidade. Ela terá de ser edificada à custa de muitas dificuldades e exigirá muito tato, muita prudência e, sobretudo, uma intensa, leal e "espontânea" colaboração económica entre todos os povos do globo.



UM MAGNO PROBLEMA NACIONAL

Representação da Associação Industrial Portuguesa à Assembleia Nacional sobre o plano de electrificação do País

Um dos grandes problemas de interesse nacional, que espera há muito resolução condigna, é o da electrificação do País. Têm surgido inúmeros e variados planos para executar obra tão urgente como grandiosa, mas até agora nenhum mereceu honras práticas de realização.

Sabemos que a matéria é de monta, convindo, portanto, tratá-la sem precipitações nem improvisos de que os responsáveis tenham de arrepender-se. Todas as entidades competentes no assunto e às quais elle interessa devem depor enquanto estamos na base dos debates. Por isso julgamos prestar um serviço aos leitores e ao público em geral, transcrevendo algumas das passagens essenciais duma representação que a Associação Industrial Portuguesa dirigiu à Assembleia Nacional, a propósito do momentoso problema da electrificação da nossa terra.

A referida representação foi inspirada no intuito de colaborar com o Governo na resolução do magno assunto. A A. I. P. pretendeu, por intermédio da sua Secção de Produtores de Electricidade, «apresentar algumas sugestões e observações à recente proposta de lei e respectivo parecer da Câmara Corporativa», afim de contribuir para o esclarecimento do importante problema. Chama, assim, a atenção de quem de direito para alguns aspectos fundamentais da questão, como passaremos a ver, seguindo o texto da citada representação:

A electrificação em Portugal

O referido estudo começa por traçar o panorama da electrificação portuguesa:

«Existe em Portugal: uma *potência instalada* de 205.900 kw., com uma *potência de reserva* de 74.300 kw. e uma *potência disponível* de 44.820 kw.

A esta potência disponível de 44.820 kw. corresponde uma produção anual da ordem de 160.000.000 kwh., ou seja 35 % da energia total produzida em

1942. E se a energia afluísse a uma rede comum e fôsse totalmente aproveitada, esta disponibilidade corresponderia a uns 8 anos de consumo, na base de crescimento médio normal verificado nos últimos 16 anos.

Verifica-se, portanto, que os actuais sistemas se encontram ainda saturados. Isto não significa, porém, que a situação se possa considerar satisfatória; é necessário promover urgentemente o aproveitamento dos nossos rios para aumentar a produção de energia de natureza hídrica, e montar novas instalações, que devem estar prontas a entrar em serviço quando as actuais atingirem a saturação.

Todos os sistemas do país se encontram ligados entre si, desde a Central de Lindoso, junto à fronteira de Espanha, até à central da Cachofarra, em Setúbal. Assim se obtém um melhor aproveitamento das disponibilidades existentes e a possibilidade de trabalho em paralelo das centrais de diversos agrupamentos, com inegáveis vantagens de economia e garantia de continuidade de serviço, como sucedeu este verão apesar da prolongada estiagem. Com efeito, no norte, e devido principalmente à paragem da central de Lindoso para obras, apenas se foi forçado a um deslocamento de horário de trabalho de certas indústrias ao longo do dia para melhor distribuição das cargas e noutras regiões conseguiu-se evitar uma suspensão quasi total do fornecimento de energia eléctrica. Como estamos longe da situação da vizinha Espanha que, atingida também por estiagem excepcional, com atraso nos seus programas de execução de novos aproveitamentos, devido à guerra civil, primeiro, e à guerra mundial, depois, sem apoio térmico suficiente e com um sistema baseado quasi exclusivamente em energia hídrica, se encontrou este verão em angustiosa crise de energia, sendo forçada a aplicar um rigoroso regime de restrições de consumo.

Poder-se-á objectar que o sistema das actuais interligações é insuficiente e em alguns pontos

mesmo precário. Esta objecção exacta corresponde a uma realidade, que as Empresas não ignoram, mas que aceitam, na impossibilidade de fazerem melhor na época actual. Com efeito, é preciso não esquecer que a maior parte destas interligações se fez já em plena guerra e que elas representam a solução imediata, pelos meios existentes, de problemas graves, que urgia resolver.

No entanto, mesmo com as suas imperfeições, estas interligações constituem, sem dúvida, o primeiro passo para a construção da rede geral e interligação e provam a viabilidade da interconexão das centrais, por vontade e iniciativa das Empresas.

A Secção de Produtores da Associação Industrial Portuguesa tenciona apresentar ao Governo na devida oportunidade um plano da rede geral de interligação a realizar no País, tendo em vista o melhor aproveitamento das disponibilidades existentes e a criar.

* * *

Para completar este quadro, esboçado a traços largos, falta mostrar o desenvolvimento da electricidade em Portugal, importantíssima obra realizada exclusivamente pela iniciativa privada.

Adoptaremos dois índices, que serão suficientes para caracterizar o aspecto que desejamos focar: a potência instalada e a energia eléctrica produzida. E assim verificamos que, de 1927 a 1942, a potência instalada passou de 134.100 kw. para 282.600 kw. (aumento de 110 %), e, de 1927 e 1941, a energia produzida passou de 187.000.000 kwh. para 479.000.000 kwh. (aumento de 156 %).

Sistemas estrangeiros de interligação de centrais

Indicamos a seguir as características essenciais da política seguida em diversos países sobre energia eléctrica e muito especialmente no que se refere às redes de interconexão.

Alemanha: — A produção e distribuição de energia eléctrica, na Alemanha, é regida pela «Energie-wirtschafts-gesetz», de 13 de Novembro de 1935.

Esta lei não contém disposições que digam respeito directamente à interconexão; apenas a cita como um meio de tornar a distribuição da energia mais económica e segura.

A rede de interligação desenvolveu-se largamente por livre iniciativa das Empresas.

Bélgica: — A «Commission des Grands Travaux» aconselhou a interconexão, que se realizou pela iniciativa das Empresas produtoras e distribuidoras, primeiro com aspecto regional e finalmente inter-regional.

A intervenção dos poderes públicos limitou-se às autorizações administrativas usuais.

França: — A rede de interconexão existente em França foi estabelecida por livre iniciativa das Em-

prêsas, segundo programas regionais, que seguidamente se transformaram em inter-regionais.

O Conselho Superior de Electricidade, em estudo recente, aconselhou o Governo a apoiar a política de interconexão «seguida com tanta felicidade pelas Empresas».

O Governo limita-se a dar as autorizações habituais.

Itália: — O Governo italiano desde sempre deu inteira liberdade à iniciativa privada, que ele apenas aconselha e guia quando julga necessário.

A vasta rede de interconexões italiana foi constituída por inteira iniciativa das Empresas.

Inglaterra: — A lei de 1926 regula a produção e distribuição da energia eléctrica da Gran-Bretanha.

Esta lei criou o «Central Electricity Board» (C. E. B.), organismo de carácter industrial e comercial independente do Estado, encarregado de unificar a frequência e outras características da corrente, seleccionar as centrais geradoras por forma a concentrar a produção, e fazer a sua interligação aproveitando ao máximo as suas possibilidades económicas.

Os membros do C. E. B. são escolhidos entre os dirigentes dos grandes ramos de actividade económica nacional e nomeados pelo Ministro dos Transportes. Fora disso, o C. E. B. tem completa autonomia.

No curto espaço de 7 anos, o C. E. B. constrói o vasto sistema do «Grid» que interliga as centrais produtoras, fecha as centrais de exploração anti-económica, regula a distribuição de cargas e unifica as frequências.

A inversão de capitais foi, como se pode calcular, enorme. As cifras, publicadas em 1939 sobre os resultados dos primeiros 9 anos (1929-1938), apresentam um «déficit» de £ 8.848.000, ou sejam mais de 970.000 contos da nossa moeda (1 £ = 110\$00).

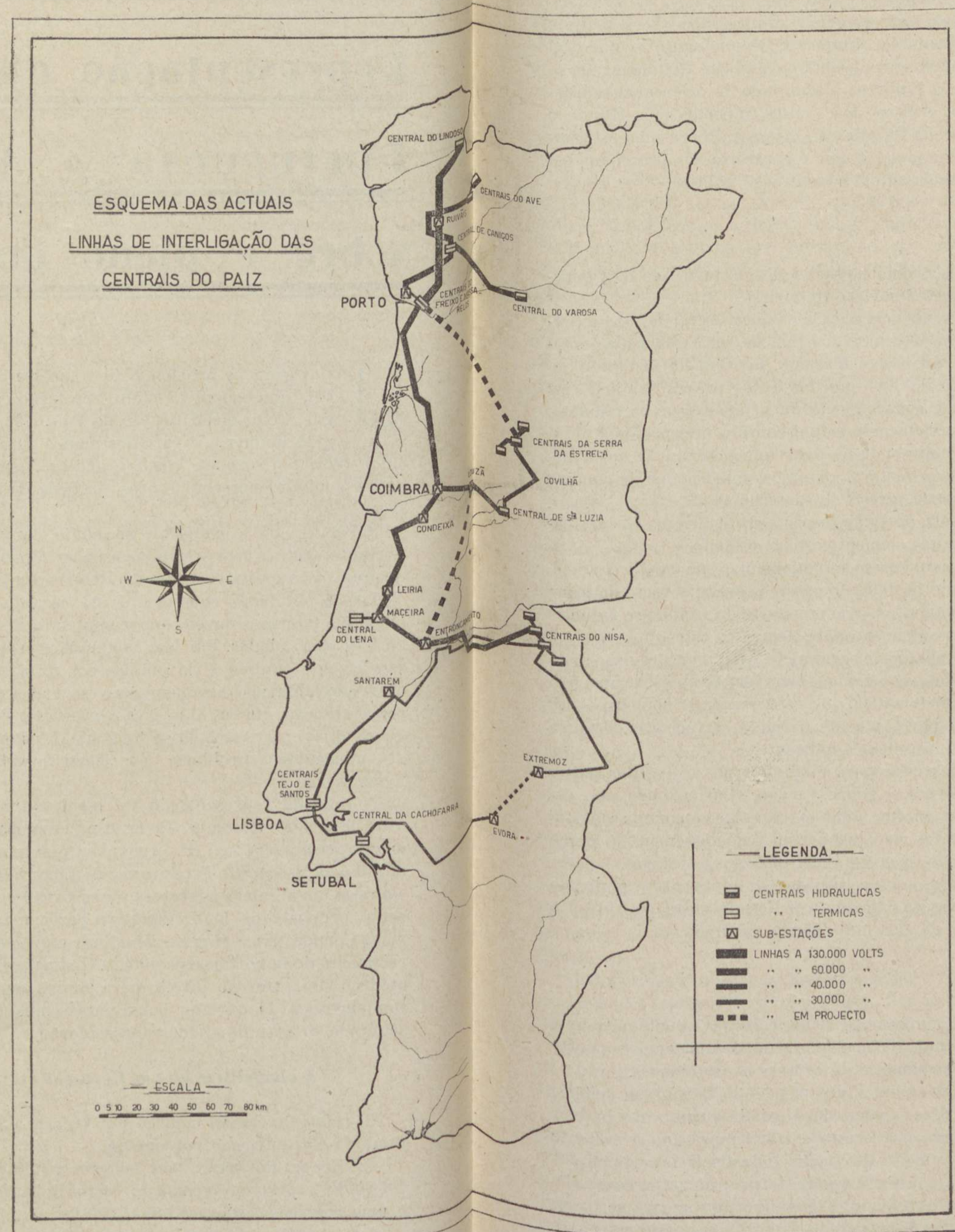
O sistema inglês, que parece ter influenciado fortemente a Câmara Corporativa, corresponde portanto a uma intervenção do Estado na resolução do problema.

Aceita-se a actuação rápida do Estado para realizar uma obra, que, de outra forma, se não podia fazer por ser economicamente inviável para as Empresas, e que tinha por finalidade evitar o consumo exagerado de combustível, regulamentar o funcionamento dos serviços públicos de produção e distribuição, realizar o alargamento territorial das distribuições de energia eléctrica.

As condições existentes justificaram, porém, esta atitude, pois tinha-se chegado a 1919 em completa desorientação e anarquia: cada empresa escolhia a sua vontade a natureza da corrente produzida: a sua tensão; a frequência; a zona de distribuição.

O sistema português

Em Portugal, o sistema resume-se deste modo: cada empresa não escolhe à sua vontade a natureza



da corrente que produz, *nem a sua tensão, nem a sua frequência, nem a zona de distribuição.*

Tudo isto se acha unificado há bastantes anos; a legislação, a seu tempo promulgada, permitiu que nos encontrássemos neste momento em perfeita ordem na matéria. Não há nada a modificar ou a limitar.

* * *

Vimos já que as centrais portuguesas se encontram, na sua quasi totalidade, ligadas entre si, embora em regime ainda precário, imposto pelas circunstâncias actuais. Estas interligações mostram de maneira evidente, a possibilidade de realizar uma rede de interligação em Portugal sem qualquer intervenção do Estado, pois basta alargar o âmbito dos acordos, já existentes entre produtores, para se realizar sem qualquer dificuldade o que no Parecer da Câmara Corporativa se designa por «Sistema repartidor de cargas» e que mais propriamente se poderia chamar «rede de interligação».

A situação em Portugal, como vimos, é fundamentalmente diferente da situação inglesa em 1919, antes se aproxima da situação francesa, com centrais hidro-eléctricas e centrais termo-eléctricas grandes, de bom rendimento, características de corrente idênticas, interligações já esboçadas, entendimento entre produtores para troca de energia e socorro em caso de necessidade.

O atraso em que nos encontramos em matéria de electricidade, atraso claramente definido pelo índice de consumo, exige a resolução rápida do problema e a adopção de medidas que permitam o desenvolvimento desta forma de energia. Mas quer-nos parecer que não é criando um intermediário entre a produção e o consumo, que se realizará uma obra perdurável. Os concessionários de produção e distribuição de energia eléctrica reconhecem, sem qualquer hesitação, que deve existir uma orientação e fiscalização do Estado, e afirmam, de maneira perentória o seu desejo de colaborar activamente em realizações, para se elevar o nível da electricidade nacional. Discordam porém da solução que o Parecer da Câmara Corporativa preconiza, porque parece contrário ao interesse nacional e porque pretende anular os métodos seguidos até agora, cujos resultados estão patentes».

Tarifas

Sobre tarifas, a Representação diz:

«Não é de aceitar o princípio de serem fixados pelo Governo fórmulas tarifárias; os cadernos de encargos indicam uma tarifa máxima, que não pode ultrapassar, salvo se se verificarem determinadas condições e com autorização do Governo, e essa tarifa máxima é justamente uma das marcas que ba-

lisa o campo de acção da empresa. O Estado não pode ultrapassar determinados limites de intervenção sem correr o risco de prejudicar seriamente a actividade da Empresa. Nestes assuntos nada há como as responsabilidades bem definidas: ou se deixa à Empresa a liberdade de orientar o seu negócio, dentro dos limites impostos pelo Estado e sob a sua fiscalização, ou se vai para uma estatização completa, o que é contrário aos princípios basilares da actual constituição política.

* * *

Discordamos igualmente do princípio da Comissão para a revisão de tarifas.

A tendência para considerar as tarifas como função de determinados índices variáveis, representativos do preço de custo, provém da instabilidade acentuada das moedas e dos preços das matérias primas, consequência da primeira guerra mundial, e agravada pelo actual conflito internacional.

Compreende-se bem que o preço de custo depende de factores diversos, como poder de compra da moeda, preço de materiais e de carvão, etc., e que seja portanto necessário determinar a influência destes elementos sobre a tarifa.

Como, porém, é fundamental que existia o conhecimento perfeito do preço da energia, tanto da parte do comprador, como da parte do vendedor, e que se evite a intervenção de elementos estranhos, que podem falsear por completo qualquer previsão feita ou orientação tomada, convém estabelecer uma fórmula matemática, que represente, de maneira contínua e perfeitamente definida, a variação de tarifa em função desses índices.

Os parâmetros adoptados nos diferentes países são diversos: cobre, carvão, salários, ouro, etc., devendo, porém, notar-se que estes elementos são considerados, não como uma parte essencial do preço de custo, mas sim como padrão de valores.

Para o nosso caso devem adoptar-se o poder de compra da moeda, o índice de custo da vida e o preço de custo da energia de apoio.

* * *

Além disto não vemos o inconveniente nem o perigo de se deixar dependente de uma empresa única o abastecimento de centros consumidores.

Com efeito, a intervenção do Estado em matéria de tarifas, apenas deve existir quando não houver concorrência, e esta existe sempre que se trata de abastecimento de clientes industriais de certa importância, em que a produção própria actua como elemento regulador. É por isso que apenas se fixam as tarifas de baixa tensão, porque se considera economicamente inviável o auto-abastecimento do pequeno consumidor de iluminação ou força motriz».

O documento que seguimos chama ainda a atenção para a impossibilidade de se fazerem comparações entre o preço do kwh. em barras da Central (\$10 como valor médio, segundo o parecer da Câmara Corporativa) e o preço do kwh, em casa do consumidor».

Concessões

Sobre as condições a que devem obedecer as concessões, lembram as Empresas que as concessões actuais, subordinadas a determinados Cadernos de Encargos, não podem ser abrangidas por novas condições. O mesmo critério se deve aplicar às instalações térmicas, que determinadas Empresas construíram exclusivamente à sua custa e para o único fim de obterem a energia eléctrica necessária à exploração das actividades a seu cargo, algumas das quais se acham integradas nas próprias instalações industriais das referidas entidades, de que são inseparáveis.

* * *

Pelas razões citadas no Parecer de Câmara Corporativa, entendem as Empresas que se deve estabelecer o prazo mínimo de 75 anos, para as concessões de Centrais hidro-eléctricas, *contado a partir da data do início de exploração.*

Parece ainda às Empresas que o sistema de contribuição proposto é injusto, principalmente porque uma Empresa, que seja, simultaneamente, produtora e distribuidora, é colectada duas vezes pela mesma energia.

Além disso, as percentagens adoptadas são elevadas e superiores às actuais, o que não parece de aconselhar quando se pretende baixar o preço do custo da energia.

As percentagens propostas de 1 a 2 % são evidentemente mais elevadas do que estas.

Determina-se também que as Concessões de aproveitamentos hidro-eléctricos sejam sempre outorgadas em concursos públicos, havendo liberdade de iniciativa e execução dos estudos e projectos respectivos.

As Empresas Produtoras querem chamar a atenção para três aspectos desta disposição: Não devem ser abrangidas as Entidades que tenham já licença para estudos; esta licença foi requerida ao abrigo da legislação vigente, que confere certo número de direitos e obrigações, devendo portanto continuar a ser regulada por essa legislação; não parece de aconselhar o sistema de concurso público obrigatório. O artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 16.767 prevê a hipótese do concurso público, mas unicamente se o Governo assim o julgar conveniente. Esta disposição, de grande maleabilidade, é certamente mais vantajosa, tanto para o Estado como para os requerentes, pois permite a escolha do sistema que me-

lhor se adaptar às circunstâncias. As determinações rígidas têm, em regra, o inconveniente de não preverem todas as hipóteses que podem surgir na evolução do problema que elas pretendem enquadrar e resolver. O § único do art. 11.º do citado Decreto-Lei estabelece que, no concurso referido, será garantido ao primeiro requerente o direito de opção. Não pode deixar de se reconhecer a elevada moralidade deste direito, agora suprimido, pois é de toda a justiça que aquêle que teve a «iniciativa e a execução» tenha também a preferência».

A distribuição em baixa tensão

«A Câmara Corporativa é de parecer que deve competir aos municípios, isoladamente ou constituídos em federação, levar a energia eléctrica às freguesias e outros agregados populacionais da sua área...»

Entendem as Empresas, com a experiência que lhes confere a vasta obra de electrificação já realizada, que as Câmaras Municipais, em regra, carecem de meios técnicos e económicos para realizarem, em boas condições, a distribuição de energia eléctrica; e os Serviços Municipalizados da Câmara do Porto não constituem motivo para invalidar a afirmação feita, visto que o volume de energia vendida, 16. 401. 142 kwh. em 1943, justifica a criação de um organismo de carácter industrial, com estrutura análoga à de uma Empresa privada, com grandes possibilidades de promover a expansão da electricidade.

O agrupamento de Câmaras talvez possa melhorar as possibilidades de exploração, mas fica sempre sujeito às burocracias e aos pesados encargos gerais, que necessariamente incidem sobre uma organização, constituída só para alimentar uns escassos milhares de consumidores, e nunca se pode alhear das influências políticas locais, que tiram o carácter industrial anónimo, que é necessário imprimir a uma distribuição de energia eléctrica.

Esta tendência, que se notou de início noutros países, teve de ser abandonada por se ter verificado que é contrária ao progresso da indústria eléctrica.

Parece-nos que seria mais razoável não repetir os erros que a experiência dos outros nos mostrou.

A intervenção do Estado

«A intervenção financeira do Estado deve limitar-se à concessão de subsídios, reembolsáveis ou não, consoante as circunstâncias e a juro sempre baixo.

Em última análise, bastava admitir, para as obras de produção, transporte e distribuição em alta tensão, os mesmos princípios que são adopta-

dos para a distribuição em baixa tensão, subsidiando-se a construção até 50 % do seu valor, pois as razões que justificam esta atitude para um caso são as mesmas que para o outro: dificuldade de execução de obras, sem possível remuneração do capital nelas imobilizado.

E este princípio não representa qualquer perigo para o Estado, pois as obras para êle revertem no fim da concessão.

No entanto, a Proposta de Lei previa já uma intervenção do Estado, pue ultrapassa aquilo que as Empresas julgam razoável.»

Conclusões

Ao terminar, na Representação verificam-se as seguintes conclusões:

«As Empresas Produtoras e Distribuidoras de Energia Eléctrica, como entidades responsáveis e concessionárias de utilidade pública, apresentam, portanto, à Assembleia Nacional as seguintes sugestões, resultado de uma larga experiência e de uma sincera vontade de bem servir e que entendem deverem ser adoptadas a bem da Nação:

1) — Reconhecendo-se que se torna indispensável uma estreita colaboração entre o Estado e as Empresas, será constituído um organismo sob a presidência de S. Ex.^a o Ministro da Economia e formado por igual número de representantes do Estado e das Empresas. Este organismo deverá superintender em todos os assuntos contidos na presente proposta de Lei.

2) — A intervenção financeira do Estado deve limitar-se a subsídios, quando a iniciativa privada não puder fazer frente só por si aos empreendimentos a realizar (Bases IV, V e VI).

3) — A «rede de interligação», a que o Parecer da Câmara Corporativa chama «sistema repartidor de cargas», deve ser construída e explorada pelas próprias Empresas interessadas, constituindo o natural desenvolvimento do sistema actual, suprimindo-se a existência de um intermediário entre a produção e o consumo (Base VIII-A, X e XIII).

4) Base XV:

a) As condições gerais fixadas para as concessões de aproveitamentos hidro-eléctricos devem ser aplicadas apenas às concessões futuras;

b) O prazo não deve ser inferior a 75 anos a contar do início da exploração;

c) As taxas devem ser reduzidas, de forma a não se encarecer o preço de custo da energia eléctrica.

5) — Base XV-A:

a) Não deve abranger as entidades que tenham já requerido licença para estudos ao abrigo da legislação vigente;

b) Para novos estudos, deve reconhecer-se o direito de opção ao primeiro requerente;

c) Não se deve tornar obrigatório o concurso público para a outorga da concessão, respeitando-se o disposto na legislação actual (Decreto n.ºs 5.787-III e 16.787).

6) — Os Cadernos de Encargos dos actuais concessionários não devem ser alterados (Base XVIII).

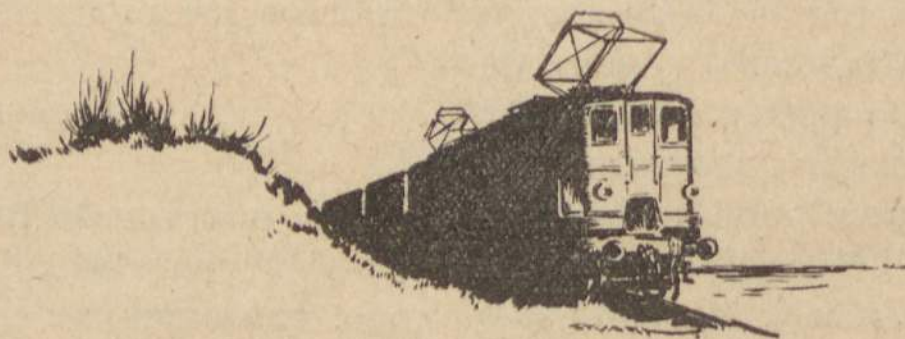
7) — A distribuição em baixa tensão não deve ser dada em regime de exclusividade às federações de municípios (Bases XIX, XXI e XXII);

8) — A intervenção do Estado em matéria de tarifas deve limitar-se à fixação de tarifas máximas para a distribuição em alta tensão e à determinação de tarifas de venda para a distribuição em baixa tensão (Bases XXVII, XXVIII e XXIX).

* * *

O documento acabado de transcrever, em parte, constitui, como se viu, um trabalho notável. Omitimos muitas considerações e pormenores que seria longo inserir aqui.

No entanto, a matéria transcrita habilitará o leitor a fazer uma idéa bastante clara do assunto. E se atingirmos esse objectivo daremos por bem empregado o espaço que lhe dedicou a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, sempre pronta a colaborar no esclarecimento e defesa de todos os problemas de interesse nacional.



A Guerra

e os Caminhos de Ferro

CXIV

— Datado de Londres a «R.» deu a seguinte informação: As forças aéreas aliadas, no Mediterrâneo, cooperando com as de bases da Gran-Bretanha e da França, concentraram os seus ataques, em grande escala, contra linhas de comunicação na Alemanha, na Áustria, na Iugoslávia e no Norte da Itália. Poderosas formações de bombardeiros da R. A. F., com escolta, atacaram os principais parques ferroviários, alguns tiveram de regressar à base, devido ao mau tempo. Foram bombardeados 32 parques ferroviários, além de outros objectivos. Os caças bombardearam e metralharam material circulante, no Sul da Alemanha.

Bombardeiros médios atacaram pontes da estrada de Brenner. Caças e caças-bombardeiros, em grande força, cortaram linhas férreas e atacaram pontes do Norte da Itália. Ataques devastadores foram também realizados contra vagões, locomotivas, tanques e edifícios do Norte da Itália e da Iugoslávia. As Forças Aéreas prestaram eficiente apoio aos Exércitos em operações no Noroeste da Itália. De noite bombardeiros realizaram reconhecimento e atacaram transportes e parques ferroviários no vale do Pó e no Noroeste da Itália.

— A «R.», baseada num comunicado do Quartel General da Aviação Americana, em França, informou: Mais de 1.150 Liberators e Fortalezas Voadoras, do 8.º Corpo da Aviação Americana, bombardearam os parques ferroviários de Munich, Aschaffenburg e Ulm e os aeródromos de Giebelstadt e de Schwabisch-Hall. Foram também atingidos uma fábrica de tanques de Aschaffenburg e o depósito subterrâneo de gasolina, em Neuberg.

— Da mesma procedência a «R.» comunicou: No maior ataque diurno a Berlim, os aviões do 8.º Corpo da Aviação Americana lançaram mais de 1.500 toneladas de bombas explosivas e 500.000 bombas incendiárias. O bombardeamento durou uma hora. Entre os objectivos visados figuram Schlesischer, Alexanderplatz e a estação ferroviária do Norte.

O esforço dos aliados para paralisar o sistema ferroviário da Alemanha atingiu, assim, a culminância com este golpe vibrado ao seu próprio coração. Foi o 14.º dia sucessivo da grande ofensiva aérea diurna dos aliados.

Há 50 anos

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

Linhas Portuguezas

Linha de Cintura do Porto — Projecta-se também cingir a capital do Norte com uma linha de cintura, a qual, partindo da estação de Campanhã, irá ligar com a linha da Foz e Mattozinhos. Será de via reduzida.

Assim o propoz ao governo a companhia do caminho de ferro da Pova, não pedindo, para essa construção, subvenção nem auxilio algum do thesouro.

A camara municipal de Bouças representou ao governo, pedindo que se dê prompto seguimento a esta proposta e achamos que fez bem.

O novo projecto não pôde deixar de ser um grande beneficio para as povoações da Foz e Mattosinhos, que assim ficarão ligadas por caminho de ferro com a rede geral do paiz.

De Valença a Monsão — A assembléa geral da companhia d'este caminho de ferro americano approvou o projecto de estatutos, e nomeou os corpos gerentes: — Assembléa geral, presidente, Miguel Dantas G. Pereira; vice-presidente, visconde de Peso de Melgaço; secretarios, Quintino Gramaxo Vianna e J. C. de Souza Lima; conselho fiical, João Ferreira da Silva, José Bento Pereira e Domingos Alexandrino F. da Silva; director, Francisco Antonio de Lima.

Conselhos de mestre — O *Elvense*, queixando-se da falta de umas laranjas n'uma expedição, exclama, n'um rasgo de inspiração:

«Como se poderão evitar estes abusos que são quotidianos?»

Facilmente. A Companhia que ponha na rua os empregados que não sejam de confiança, e que nomeie com o maior escrupulo outros que sejam honrados.»

Ora é justamente o que não só a companhia dos caminhos de ferro como toda a gente que tem empregados pretende fazer. E, não obstante, a policia tem sempre, e em toda a parte, o seu mister.

— Também, no *Commercio de Portugal*, um collaborador adventicio que a redacção teve o cuidado de fazer designar por **, expelle uma indignação furibunda, porque, tendo-se elle enganado, expedindo para Extremoz uma remessa que era para Setubal, o empregado da estação do Barreiro, que não está, nem podia estar, auctorizado a emendar a escrituração de expedições ja effectuadas, exigiu-lhe o porte para Extremoz, embora, por conveniencia do expedidor, a remessa ali não fosse.

E exclama, cheio de iras e de competencia conselheira:

«Quando se resolverá o governo a tomar a serio a nossa administração publica? Olhe s. ex.^a que o assumpto é importantissimo e que os queixosos tambem são muitos. Ninguém gosta de ser esbulhado, *sem razão de ser e sem lei que o auctorize*, d'aquillo que tanto lhe custou a ganhar.»

Tem carradas de razão; isto está acima das questões de fazenda e da sustentação dos nossos dominios na Africa.

Esqueceu-lhe accrescentar que *nos demais países* o ministro das obras publicas vae pessoalmente ás estações verificar a taxa das remessas... para Setubal.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Na Ordem dos Engenheiros

Uma notável conferência pelo eng.º Raúl Couvreur

Sob a presidência do sr. eng.º Ferreira Dias, o nosso ilustre amigo e membro do Conselho Directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, sr. eng.º Raúl da Costa Couvreur, realizou, na Ordem dos Engenheiros, na noite de 26 de Abril, uma notável conferência sobre «Levantamentos topográficos para efeitos de urbanização».

O sr. eng.º Raúl Couvreur, inspector superior das Obras Públicas, expoz os trabalhos da comissão de fiscalização dos serviços dos levantamentos topográficos, que estão sendo executados, com muita competência, pela Sociedade Portuguesa de Levantamentos Aéreos, L.^{da}.

ASSEMBLEIA NACIONAL

Inaugurou-se, na tarde de 21 de Abril, o Museu Histórico-Bibliográfico

Com a presença do Chefe do Estado, membros do Governo, deputados, homens de letras e artistas, inaugurou-se, na tarde de 21 de Abril, na Assembleia Nacional, o Museu-Histórico Bibliográfico.

A história do parlamentarismo português encontra-se condensada e revivida nêsse magnífico museu, a que alguns quadros de valor dão uma nota especial de encanto.

O estudioso, ou mesmo o simples curioso de coisas passadas e referentes à nossa vida política, encontra naquelas quatro salas material abundante e de incalculável importância: ordens régias, breves de papas, cartas de reis a ministros, etc.. A ajuntar a isto, numerosas gravuras e pinturas, alguns móveis, livros e diversos objectos, de valor documental.

Na organização dêste museu trabalharam Joaquim Leitão e o dr. Joaquim Alberto Iria Júnior, respectivamente secretário e bibliotecário arquivista da Assembleia Nacional, que bem merecem a gratidão de todos que se interessam pelos assuntos de história política.

Restabeleceu-se a circulação de alguns combóios que tinham sido suprimidos

Pela C. P. não foram suprimidos quaisquer combóios, a partir de 15 de Abril. Pelo contrário, restabeleceu-se a circulação de alguns que tinham sido suprimidos.

A fim de satisfazer as exigências actuais foram também alteradas as marchas de vários combóios e os dias de circulação do «Lusitânia Expresso» de Lisboa para Madrid, que passa a efectuar-se às terças, quintas e sábados, alterações que constam dos respectivos cartazes-horários.

Vida Ferroviária

Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal (Pessoal dos Serviços Centrais)

No dia 19 de Abril reuniu-se a assembleia geral do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal (Pessoal dos Serviços Centrais), para empossar nas suas funções a seguinte direcção:

Presidente — Abel Hopffer Romero, empregado principal dos Serviços Gerais da divisão de Exploração.

Secretário — Homero Genaro Pimentel Correia de Almeida, empregado de 1.ª classe do Serviço de Conservação da Divisão de Via e Obras.

Tesoureiro — Jorge Dias Pereira, empregado principal do Serviço de Fiscalização e Estatística.

Vogais — José Maria Noronha de Oliveira Martins, empregado de escritório da Sociedade Estoril; e Maria José Barbosa, empregada de 3.ª classe da Direcção Geral.

PORTUGAL, ESPANHA E FRANÇA HORÁRIOS DOS CAMINHOS DE FERRO

Em 29 e 30 de Maio realizam-se em Lisboa as sessões da Conferência P. H. F., a que assistem representantes dos caminhos de ferro de Portugal, Espanha e França e em que serão estudados e estabelecidos os novos horários dos combóios de ligação do nosso país com a Espanha e a França.

O trajecto Lisboa-Paris será encurtado de algumas horas, o que representa uma grande vantagem para a nossa política de relações com a França.

Os nossos mortos

D. HERMÍNIA DA PAZ SERZEDELLO VASCONCELLOS CORRÊA

Na casa de sua residência, faleceu, no dia 22 de Abril, a sr.ª D. Hermínia da Paz Serzedello Vasconcellos Corrêa, dedicadíssima esposa do ilustre engenheiro sr. António de Almeida Vasconcellos Corrêa, presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e cunhada do antigo presidente do Ministério e delegado de Portugal à S. D. N., dr. Augusto de Vasconcellos.

A sua morte causou em todas as pessoas das suas relações a mais profunda consternação, e no seu funeral, realizado na tarde de 23, encorpou-se numerosas pessoas, conselho de Administração da C. P., ferroviários de todas as categorias e direcção do Banco Lisboa e Açores.

À família da ilustre extinta e em especial ao seu viúvo, apresenta a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* sentidas condolências.

Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (S. A. R. L.) CAMINHOS DE FERRO DO VALE DO VOUGA AVISO

A partir de 1 de Maio, os bilhetes para as automotoras, vendem-se nas estações de origem, em Espinho e Viseu, com qualquer antecedência.

Espinho, 28 de Abril de 1945.

O Engenheiro Director da Exploração,
Ferreira de Almeida

Repositório

de assuntos referentes

a **TEATRO** e a **CINEMA**

Por **MIGUEL COELHO**

Tempos idos

Dizem os jornais que no Pôrto se está exibindo uma fita intitulada «A vizinha do lado», extraída da célebre comédia de André Brun que, há semanas, foi representada no Variedades novamente pela Companhia Maria Matos.

A peça foi publicada na revista «De Teatro» em 1922, com o seguinte prefácio que, por ser engraçadíssimo, peço licença para transcrever.

Antes de mais nada....

...devo dizer-lhes que a «A vizinha do lado», é, com justos motivos, entre as melhores recordações da minha vida de autor dramático. Lembra-me que, tendo aceite o encargo de escrever uma peça para o Ginásio, certa noite em que pensava noutra coisa e como se entrasse de súbito a minha porta uma benévola e inspiradora musa, o entrecho da «Vizinha» me surgiu completo dentro do miolo após uma escassa meia hora de fácil reflexão, tal como Minerva saiu de capacete e lança da coxa parideira de Júpiter. Nunca uma ideia de peça se me apresentou tão rapidamente, tão completa nos detalhes da acção, tão segura no desenho das figuras. Nessa mesma noite e na manhã seguinte escrevi o primeiro acto, os outros seguiram com extrema e igual facilidade e o quarto acto foi escrito, certa noite, entre as nove e a uma da madrugada e entregue no dia imediato, a lápis e sem um retoque sequer. De resto, em toda a peça, só uma cena do segundo acto foi ampliada e retocada. Tudo o mais que se representou é o primeiro acto de um trabalho rápido e feliz, cujo peso não cheguei a sentir.

Trabalhava ao tempo no jornal da tarde «A Capital» onde, além de cronista de primeira página, desempenhava as funções, às vezes ingratas, de crítico dramático. Pelas colunas desse jornal e na véspera da primeira representação, apresentei a minha «Vizinha» nos seguintes termos:

Tendo tido a meu do ocasião de dizer ao público a minha opinião sobre obras dramáticas, por vezes assinadas por camaradas meus, cujo talento me é querido, e cuja amizade me é grata, não é nada de mais que o público me diga amanhã o que pensa duma obra minha. Os amigos e principalmente os inimigos são para as ocasiões.

A «Vizinha do lado» deve ter defeitos. Eu não lhos conheço, quando não tê-los-ia evitado com cuidado. Evidentemente. A Crítica me dirá quais são, com a boa fé e a competência que lhe assistem e prometo para a outra vez não cometer os erros que me tiver apontado. Cometerei outros para lhe ser agradável e para lhe dar dar que fazer.

Mas se não consegui ou não me foi dado evitar as falhas da minha obra, juro que fiz quanto em mim coube, para a dotar de algumas qualidades.

Como a acção da peça se passa em Portugal, tratei de a fazer muito portuguesa. Os locais da acção, os apelidos dos personagens e a língua que falam são portugueses. Fiz mais: as figuras a que dei a vida fictícia da cena, sentem, pensam e exprimem-se em português. A própria acção em que se movem, as escassas peripécias desta, são tudo quanto há de mais português. Ao sair do teatro o público terá a impressão de ter assistido, em pessoa, a um caso e não a de ter ouvido contar uma história. Depois diligencieiei para que os meus heróis falassem pela sua boca e não pela minha pena. Ouvi o que eles diziam e escrevi.

A fábula da peça é simples, muito simples. Pois se eu lhes estou dizendo que é portuguesa! Se a peça interessar, será pelo desenho dos caracteres e pela evolução, que não pelas complicações do entrecho, tanto mais que a «Vizinha»

não é uma farsa e antes pretende ser uma comédia, alegre, é certo, mas com uma pontinha do sentimento e de melancolia à mistura.

A fórmula gervasiana, excelente e que há-de marcar uma época no nosso teatro, envelheceu, muito acarinhada e deixando saudades profundas. Temos que adelgaçar um pouco o traço grosso da caricatura de Gervásio, aproximando mais da vida corrente as figuras de comédia fazendo-as mais humanas e mais simples. A gente de «A Vizinha do lado» é gente de todos os dias, que encontramos a cada passo e na qual nem reparamos, tão banal nos parece.

A acção apresenta novidade, que julgo ainda não realizada no teatro português e que também ignoro se existe em qualquer obra do teatro estrangeiro. E matematicamente continua. No momento preciso em que termina o primeiro acto, começa o segundo com as mesmas figuras da última cena do acto anterior e assim sucessivamente. As unidades de tempo e de acção são pois levadas ao seu cúmulo e a de logar quasi o é também, visto que tudo se passa num patamar de escada e nos lados direito e esquerdo dêsse patamar.

Ainda há mais qualidades, meus senhores. A «Vizinha do lado» tem uma tese e a tese é portuguesa. Nela se pretende demonstrar, com factos verosímeis, que nunca devemos desesperar nas situações mais complicadas da vida, que o destino tudo resolve por si e modifica a nossa existência duma hora para a outra. Ele se encarrega de desfiar as meadas mais complicadas e resta-nos apenas esperar que nos guie e faça de nós o que muito bem entender. Querem tese mais conforme à preguiça moral, ao fatalismo hereditário da nossa raça? Vão ver a «Vizinha» e constatarão como em duas horas e quatro actos, a vida de quatro seres se transforma radicalmente sem catastrofes e sem violências, por puro acaso, à portuguesa.

Estas são as qualidades com que pretendi ataviar a minha comédia. Serão suficientes para que o supremo juízo da opinião pública lhe seja favorável? Não sei e é exactamente nessa incerteza que está todo o encanto e toda a amargura da profissão do autor dramático.

Enquanto dura este «forse che es, forse che no», como dizia d'Annunzio, enquanto me é lícito confiar todas as minhas esperanças à minha obra, todo o meu coração está com ela. O que não quer dizer que amanhã, se o público repelir a pobre «Vizinha do lado» eu não lhe abra os braços com toda a minha ternura. Onde há-de ela refugiar-se, se todos a sacudirem, senão no meu carinho? Sou daqueles que não engeitam os filhos, ainda mesmo que, como diz pitorescamente o vulgo, eles saiam «Marrecos».

Chegou a noite da primeira representação. Como disse, era o crítico dramático de «A Capital» e mantinha uma secção diária de assuntos teatrais. Em centenas de artigos tivera ensejo de apreciar, com certo valor, às vezes e conforme me parecia justo, todos os aspectos do nosso teatro e os casos pequenos e grandes que cada dia nêles se sucediam. Nesta conformidade, angariando aqui ou acolá algum raro amigo, sem dificuldade irritara contra mim inúmeras pessoas, empresários de acaso, pseudo auctores sem talento, actores de pano do fundo, críticos de meia tijela... até irritara, Santo Deus! — os chefes de claqué e os reclamistas.

Havia por essas portas de café, pelas caixas de teatro e pelas carteiras de redacção umas duas boas centenas de pessoas que esperavam ansiosamente uma ocasião fácil de me demonstrarem o seu estado de espírito. Chegou com a «Vizinha» e apregoava-se por toda a parte a minha liquidação.

Recordo-me que Álvaro Monteiro, então empresário do velho Ginásio, me dizia num dos ensaios: «Ou a tua peça é um grande êxito ou não me fica uma só cadeira inteira».

Na noite da primeira, a sala era horrível de ver pelos olhais do pano de boca. Por uma ou outra cara simpática que eu conseguia lóbrigar entre a turba, contava às dúzias os rostos hostis e carrancudos. Dois bandos perfeitamente organizados para uma pateada feroz tinham saído um da «Brasileira» do Chiado, outro do Café Imperial. Certos jornais — «O Mundo» — por exemplo, tinham mudado de crítico nessa noite e delegado para os lugares da Imprensa autênticos caceteiros literários.

Foi numa atmosfera manifesta de temporal que subiu o pano.

O primeiro acto surpreendeu pelo seu local e acção e foi prendendo pouco a pouco as atenções. Alguns ditos agradaram francamente, mas, entre as gargalhadas, ouviam-se «Schius» severos e rancorosos. No final, como alguns amigos reclamassem o autor, alguém se ergueu na plateia e irritadamente bradou: «Ainda é cedo»!

O segundo acto impoz-se plenamente. Alegrim disse a sua

grande cena com a maior felicidade e o movimento e a alegria embotaram o fio das más vontades, que não ousaram manifestar-se. Ao cair do pano fui chamado e aplaudido sem o mínimo protesto.

O terceiro acto decidiu por completo da sorte da peça. Maria Matos foi colossal e Cardoso, que Deus tenha, representou com ela duma maneira deliciosa o longo diálogo que é a chave de toda a peça. O acto terminou com uma formidável ovação aos artistas e ao autor, e as pessoas que nos actos anteriores tinham vindo quasi a medo abraçar-me no palco, manifestaram, então, com plena confiança a sua opinião. A partida estava ganha, a não ser que o último acto fôsse detestado. No quarto acto a reviravolta sentimental, tomando de surpresa a plateia, interessou e chegou a comover. A peça acabou num sorriso e numa ovação. Os artistas entre cenas eram de acôrdo que ganhara uma batalha nessa noite e o empresário mirava radiante as suas cadeiras. Eu confesso-o, estava contente como um rato.

Este prologo, escrito por André Brun, e que é um modelo de graça, prova bem o espirito do autor de «A Vizinha do lado» que bem mereceu a reposição feita no «Variedades».

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 15,30 e 21,30 — «A princesa e o pirata».

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

OLIMPIA — Das 14 às 24 — «Ao bater da meia noite».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiço.

O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

G
L
Y
C
O
L

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «queimado» da Praia.

O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

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

Remetemos uma amostra a quem nos enviar **4\$50** em selos do correio, nome e morada

VINHO DO PÔRTO

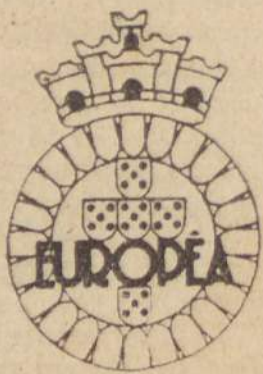
À venda em todos os hotéis, restaurantes e bars de primeira ordem

GRAHAM'S PORT

Guilherme Graham Júnior & Ca.

Rua dos Fanqueiros, 7—LISBOA

Rua dos Clérigos, 6—PORTO



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

Capital: 3 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPÊA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40—LISBOA

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

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

Gerente: *FERNANDO RODRIGUES*

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12
TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.^{ta} CATARINA, 380

Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

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



Para interiores
UMA TINTA A ÓLEO. FÔSCA,
DE ASPECTO AVELUDADO

Aplica-se à pistola ou o pincel, adere a todas as superfícies, é lavável, isento de produtos tóxicos, não deixa cheiro, e é por isso recomendada para escolas, hotéis, casas de saúde, hospitais, etc.

Com esta tinta obtém-se os mais belos efeitos decorativos.

VALPASTEL

VALENTINE

SOC GILLCAR. LTDA

Rua Nova do Almada, 81, 2.^o
Telef 24504 LISBOA

LUCRE, ACERTE, ATINE, PINTANDO COM VALENTINE

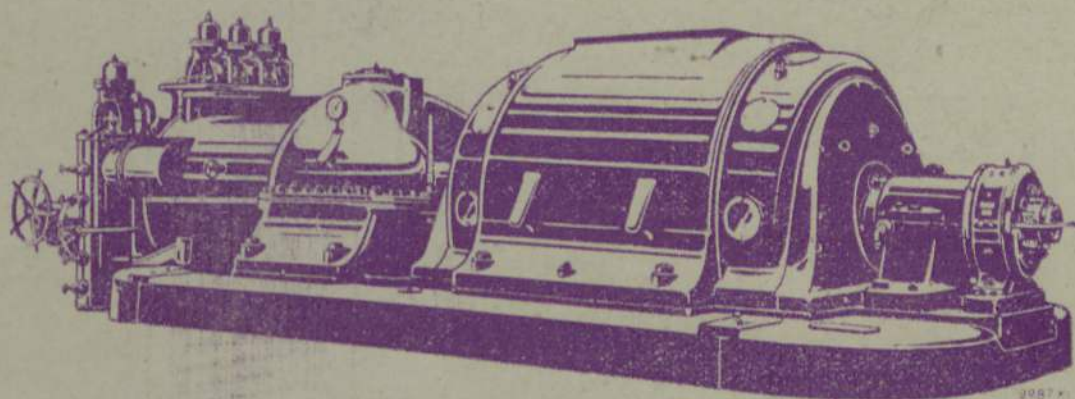
Telefone 2411

Teleg. BROWNBOVERI — Pôrto (Universal Trade Code)

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

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



União Eléctrica Portuguesa, Pôrto
Turbo-grupo a vapor de 7.500 kilowatts

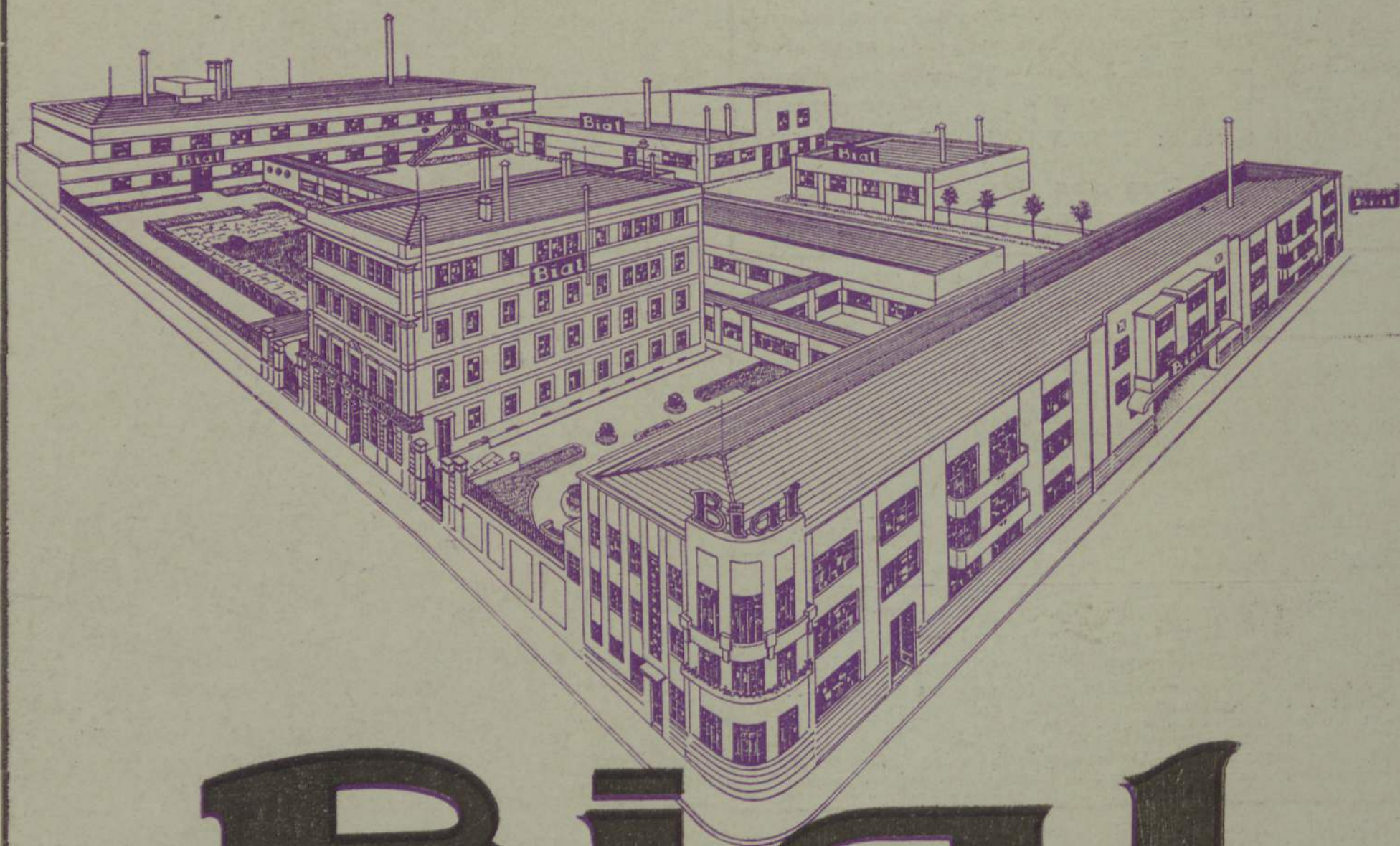
Representante geral para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Praça D. João I, 25, 3.^o, Dt.^o — Pôrto

(Salas 44, 48 e 49)



Bial

É NESTES LABORATÓRIOS
QUE SE PREPARA O

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE