

12.^º do 57.^º ano
ANNUAL DE ESTATÍSTICAS
CONTABILIDADES E FINANÇAS CENTRAL
20 JUN 1945

Lisboa, 16 de Junho de 1945

Número 1380

GAZETA dos CAMINHOS de FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, 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



VILA NOVA DE FAMALICÃO — Ponte sobre o Ave

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



VINHO DO PÓRTO

À venda em todos os hoteis, restaurantes e bars de primeira ordem
GRAHAM'S PORT

Guilherme Graham Júnior & Ca.

Rua dos Fanqueiros, 7 — LISBOA Rua dos Clérigos, 6 — PORTO

Manual do Viajante em Portugal

Pedidos à Gazeta dos Caminhos de Ferro
ou ao seu autor Carlos d'Ornellas,
Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

VAGO

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 BX 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

1380

16 — JUNHO — 1945

ANÓ LVIII

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVEZ
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 ESTEVEZ DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Ao Caminho de Ferro pertence e deve pertencer a primazia em qualquer Sistema Nacional de Coordenação de Transportes	221
Electrificação dos Caminhos de Ferro, pelo Eng. ^º Américo Vieira de Castro	225
Coordenação de Transportes, Uma exposição enviada à Assembleia Nacional	226
Câmara Corporativa	229
O Grande Hotel de Turismo em Castelo Branco	231
Vida Ferroviária	231
Ecos & Comentários, por Sabel	232
Há 50 anos	232
Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, Relatório de 1944	233
Brindes & Calendários	233
Unificação de tráfego ferroviário entre Portugal, Espanha e França	233
Mensagem de agradecimento	233
Repositório de assuntos referentes a Teatro e a Cinema, por Miguel Coelho.	234
Os nossos mortos	234

Ao Caminho de Ferro

pertence e deve pertencer

**a primazia em qualquer
Sistema Nacional de
Coordenação de Transportes**

A utilidade económica e social de uma linha férrea mede-se, não pelo rendimento líquido que produz, mas pelos serviços que presta e por eles se devem aquilatar os encargos que a sua construção impõe.

Conselheiro Fernando de Souza

ENCONTRA-SE em discussão, na Assembleia Nacional, há muitos dias, depois de quinze sessões de estudo prévio, a Proposta de Lei de Coordenação dos Transportes Terrestres. Impunha-se há muito, perante a avalanche e a anarquia da concorrência desordenada dos meios de transporte automóvel, a apresentação dum tal diploma ou instrumento legislativo preliminar com bases sérias e justas, informadas pelos interesses colectivos e nacionais, tendentes a criar a adequada e eficaz terapêutica exigida pelos males a que tão nefasta desordem deu origem, fez crescer e multiplicar.

A que visa, mais explicitamente, a Proposta? A concentrar e a unir as Empresas Ferroviárias e as Empresas de Camionagem.

Para quê?

Afim de impedir a concorrência indisciplinada e perniciosa d'estes dois importantsíssimos serviços públicos, que tendem a

evoluir e a desenvolver-se sem limites, por enquanto, bem visíveis, no sentido da velocidade, da extensão, da qualidade e da utilidade.

É evidente, para quem possua elementares noções acerca da função fundamental que desempenha, num País, o Caminho de Ferro, e — é evidente que ao Caminho de Ferro pertence e deve pertencer a primazia em qualquer Sistema, que se diga Nacional, de Coordenação de Transportes.

E isto em virtude dum princípio insofismável e imutável de que o *secundário*, numa escala de valores, forçosamente deve estar subordinado ao *superior*. Não carece de demonstração, em virtude da sua natureza ou categoria *nacional*, que o Caminho de Ferro seja um serviço público superior ao da Camionagem.

E não se acuda a argumentar com acidentes e contingências, simplesmente transitórias ou muito particulares, embora à

primeira vista extensas ou profundas. Não se estabeleçam falsas analogias entre os dois serviços — o Caminho de Ferro e a Camionagem — que as suas respectivas naturezas e funções repelem automaticamente, ao pretender-se forçar a sua realização prática.

O Caminho de Ferro tem um carácter nacional, reconhecido universalmente, (e a guerra veio confirmá-lo mais do que nunca) por estar adstrito a um serviço público insubstituível por qualquer outro meio, que se distancia e diverge, extensamente, da feição particularista dos transportes por automóvel, organizados e realizados por simples iniciativas privadas, para servir exclusivamente interesses particulares, embora sejam *forçados* (era melhor que o não fôssem!) a servir os interesses do público. O carácter da Camionagem, como função de interesse nacional, subordina-sé, portanto, à categoria do Caminho de Ferro e, como tal, deve integrar-se nêle e, de certo modo, dêle deve depender. Esta é que é a sã doutrina, apurada depois de eliminar interesses secundários que não podem afetar funções primordiais na orgânica dumha nação, sem grave risco de as lesar ou impedir no seu livre e necessário movimento.

O carácter nacional dos Caminhos de Ferro é tão profundo, está tão consubstanciado com a vida da Nação, que faz até parte integrante da sua armadura militar.

Ouçamos o que diz a tal respeito um perito de autoridade incontrovertida na matéria, o sr. General Raul Esteves:

«Os Caminhos de Ferro são um dos elementos de um plano de operações e de um plano de guerra, no mesmo pé que os efectivos, o armamento ou as fabricações. Um exército privado de uma rede ferroviária bem organizada e bem explorada achar-se-ia numa situação tão crítica como se lhe faltassem os canhões ou as munições».

A esta função fundamental e imprescindível acrescentem-se outros serviços

apontados pelo grande jornalista, nosso saudoso director e abalizada competência ferroviária, Conselheiro Fernando de Souza: «*as facilidades de comunicações postais, os resultados da actividade agrícola, industrial e comercial, que o caminho de ferro suscita, o considerável aumento da matéria colectável, a possibilidade de grandes e prontas deslocações de forças militares e policiais, etc.*».

Ora, esta inapreciável utilidade social, militar e política não se poderá medir nunca pelas receitas que venha a produzir ou não.

«Pode o Caminho de Ferro não ter receita ou ser insuficiente — acrescenta a mesma autoridade — para obviar aos encargos do capital. Pode ser deficitária e determinar até despesas de exploração superiores às receitas.

Da importância dos serviços que presta deriva a sua razão de ser, do mesmo modo que estradas, edifícios públicos, escolas, hospitais, são imprescindíveis, embora seja nula, ou quase, a recita a que dão lugar».

E este critério não é produto, apenas, dum ponto de vista pessoal ou derivado dumha visão reduzida do problema.

Em 1932, o Presidente Roosevelt, a quem não era desconhecido o carácter de serviço público do Caminho de Ferro — e nos Estados Unidos, primeiro país produtor de automóveis — não hesitava em afirmar o seguinte :

«As receitas da maior parte dos nossos caminhos de ferro não cobrem as suas despesas e encargos. A persistência dumha tal situação só tem um resultado: a falência.

Até aqui tem-se visado a extensão de novos créditos aos caminhos de ferro, com o inconveniente de agravar as suas dívidas e os seus encargos fixos.

Mas esta política ferroviária só consegue fazer recuar o momento fatal para uma época mais distante.

O meu objectivo é outro: quero que se

procure e domine o mal na raiz. Quero que os caminhos de ferro se levantem, que consigam reduzir a sua dívida, em vez de a agravarem e dêste modo se salvará, não só uma grande colocação de fundos nacionais, mas também um indispensável instrumento económico, e a segurança do emprêgo de cerca de dois milhões de agentes que vivem das linhas férreas americanas.

Dentro da grande tarefa da reorganização da economia nacional, temos que impôr como objectivo a eficácia do serviço e a segurança da estructura financeira dos nossos caminhos de ferro».

Deve ser esta a doutrina, parece-nos, a advogar entre nós; é esta a doutrina que o Estado português, neste momento, de certa maneira, defende e se contém, implícita, na Proposta de Lei que se ventila na Assembleia Nacional.

Receiam alguns os perigos das grandes concentrações, dos monopólios, dos «trusts», que sempre acarretam graves prejuízos para o Públíco e para o Estado. Em princípio, e consoante os casos, isto é verdade. Mas não se trata, neste caso, nem de concentração, nem de monopólio, nem de «trust» no sentido pejorativo ou ameaçador do termo que classifica o fenómeno de imperialismo económico ou industrial assim chamado.

Serão um *monopólio* os Caminhos de Ferro, mas um *monopólio* com limites definidos e funções bem visíveis e fiscalizáveis — um *monopólio* necessário e de primacial interesse público.

A projectada concentração, isto é, coordenação dos transportes terrestres, só pode vir a beneficiar êsses serviços — aumentando-os e garantindo-os mais eficazmente do que até aqui, em virtude da disciplina a impôr aos meios de condução concorrentes do Caminho de Ferro. O público, em geral, necessariamente, lucrará com isso, embora alguns interesses muito privados possam vir a sofrer com as medidas salutares que forem aplicadas.

Não se trata de favoritismo a conceder ao Caminho de Ferro, que só tem conhecimento

do, até agora, rigores e concorrências desleais, sem possibilidades de contra-atacar. O regime em que têm proliferado até aqui os transportes automóveis é que, sem dúvida, constitui um privilégio — um inexplicável favoritismo, dentro da maior desordem.

De tal maneira que, já em 1937, o então presidente do Grémio dos Industriais de Transportes em Automóvel dizia, a respeito da desordem existente no próprio domínio da camionagem:

«Concorrência ilimitada interindustriais pela falta de tabelamento dos serviços e pela ausência de tarifas mínimas; frete de retorno oferecido ao público por preços inferiores ao custo, quando êsses fretes só deveriam ser concedidos a industriais dos locais de retorno; concorrência dos particulares que, isentos de impostos, oferecem fretes a preços de impossível concorrência confiados na insuficiência da fiscalização».

Como se vê, a desordem já vem de longe e denunciada por testemunha insuspeita.

Será preciso insistir mais na necessidade da reforma, isto é, da sistematização e Coordenação de Transportes?

A função dominante que deve ter o Caminho de Ferro em qualquer sistema Nacional de Transportes é exigida, como já dissemos, pelo seu carácter específico e legal.

No Congresso Internacional de Caminhos de Ferro de Paris, realizado em 1937, a que assistimos com o sr. Conselheiro Fernando de Souza, que sobre êle fez uma série brilhante de artigos na *Gazeta*, assentou-se em doutrina, que convém relembrar neste momento, para edificação do público e dos interessados, pouco exclarecidos ou cegos pela mira do próprio interesse,

«Os Caminhos de Ferro — disse-se na citada assembleia — têm obrigação legal de assegurar os transportes públicos, segundo os princípios exigidos pelo interesse público.

Em consequência desta posição especial resultam para os caminhos de ferro encargos especiais, que não sobrecarregam ne-

nhum dos outros meios de transporte, e cujas repercussões sobre o seu rendimento técnico e económico obstam a que a escolha dos utilizadores se exerça em condições comparáveis.

É preciso, portanto, que as empresas de transportes, investidas de funções públicas essenciais, sejam protegidas contra a concorrência de todos os meios de transporte que não são abrangidos pelas mesmas obrigações de interesse público, e que podem escolher livremente o seu tráfego e fixar as suas tarifas.

Numa organização nacional, o transporte por estradas deve ser complementar, e não concorrente do transporte por via férrea; é preciso, portanto, não lhe dar alento para além da medida do indispensável, e sómente desde que se efectue um

transporte que a via férrea não pode efectuar.

De uma forma muito especial convém conseguir que o tráfego a grandes distâncias e o tráfego de grandes massas sejam assegurados por caminhos de ferro, aos quais importa conservar a sua missão, para bem do interesse geral».

Para encerrar este artigo, que já vai longo, formulemos as seguintes conclusões:

Não é lícito consentir que o automóvel seja o concorrente do caminho de ferro — embora possa ser o seu necessário e útil complemento.

Se o interesse nacional o exigir, estes dois meios de transporte devem ser concentrados sob o domínio da Empresa a que, pela sua função e importância, cabe, inelutavelmente, a primazia.



Uma das automotoras da C. P. que fazem serviço rápido entre o Porto e Coimbra

Electrificação dos Caminhos de Ferro

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

NA Assembleia Nacional, tratando do importante problema da «Coordenação de Transportes», o sr. dr. Ulisses Cortez disse que era necessário proceder à electrificação dos nossos caminhos de ferro para se evitar a importação de 300.000 toneladas de carvão, as quais, segundo o mesmo deputado, valiam antes de estalar a última guerra, 57.000 contos. Este valor pressupõe o preço de 190\$00 por tonelada posto em Lisboa.

A electrificação de caminhos de ferro tem dois aspectos completamente distintos: o técnico e o económico. Pomos de parte o da segurança nacional, pois nós, como há pouco dissemos nestas colunas, repugna-nos crer que a humanidade tenha de viver para o futuro em permanente receio de guerra.

Sob o ponto de vista técnico o motor eléctrico é incomparavelmente superior à locomotiva a vapor para os serviços ferroviários. Facilidade de condução e de aceleração, ausência de fumo e de cheiro, rapidez e facilidade de reparação e de substituição, grande aptidão para subir as mais fortes rampas, as quais tanto afligem a locomotiva a vapor e seu infeliz pessoal condutor, rapidez e facilidade de manobra, tudo milita em favor da tração eléctrica. A locomotiva a vapor, verdadeira oficina montada sobre rodas, composta de máquina, caldeira e armazém de aprovisionamentos, é um motor de baixíssimo rendimento e elevado peso por cavalo. Mas as coisas passam-se de maneira bem diversa quando se encara o assunto pelo lado financeiro.

Fixemos os números citados pelo sr. dr. Ulisses Cortez. Custo do carvão importado, antes da guerra, 57.000 contos; consumo provável de energia eléctrica para accionar os nossos caminhos de ferro, segundo os cálculos do sr. engenheiro Rebelo Pinto, 150.000.000 de kWh. Vamos atribuir ao kWh. o valor de \$20. Este preço afasta-se imenso do que actualmente é pago pelos industriais do Norte do país pelo kWh. de energia hidroeléctrica, o qual se avizinha de \$50. Não podemos ser acoimados de exagero. Sendo assim, os 150.000.000 de kWh. consumidos pelos caminhos de ferro, custariam 30.000 contos.

Vejamos agora os encargos provenientes da electrificação. Em artigo publicado na «Revista Portuguesa de Comunicações», em Setembro de 1932, calculávamos em 1.200 contos o custo da electrificação por quilómetro de rede, baseando-nos nos mais recentes custos de electrificação das linhas francesas, para o que, ao tempo, estavam bem documentados.

E, como se trata apenas de aproximações, e não de orçamentos, suporemos que o número de quilómetros a electrificar em Portugal seria de 3.000, em números redondos.

O custo da electrificação seria, portanto:

$$3.000 \times 1.200 \text{ contos} = 3.600.000 \text{ contos.}$$

Cremos que, tomindo apenas 3% para juro e amortização desta importância, não podemos ser

acusados de pessimistas. O encargo anual seria de 108.000 contos.

As despesas anuais ocasionadas pela electrificação e a economia em carvão seriam como segue:

Custo da corrente	30.000	contos
Encargos de capital	108.000	"
Despesa total	138.000	"
Economia em carvão	57.000	"
Aumento total de despesa	81.000	"

Como a maior parte da despesa de electrificação consistiria em material importado, a maior parte dos 108.000 contos iria para o estrangeiro. Mesmo deduzindo os 57.000 contos economizados na importação de carvão ainda ficaria um saldo importante.

Assim, electrificando os nossos caminhos de ferro para evitar a importação de carvão, sobre-carregar-se-ia a exploração destes com o encargo anual de 80.000 contos, e o êxodo de ouro para o estrangeiro continuaria sensivelmente o mesmo.

A balança comercial é vivaz e impressiva, enquanto a económica é tímida e recatada. Por isso se atribue tanta importância à primeira e se despreza a segunda.

Devemos observar que as tarifas ferroviárias na Suiça, já antes da guerra de 1914 - 1918, eram das mais altas da Europa. Esta circunstância é particularmente importante, porquanto a Suiça foi dos primeiros países do mundo a electrificar os seus caminhos de ferro. Além disso, nessa nação, a energia eléctrica é quasi exclusivamente de origem hidráulica. Nem a força motora nem a luz são mais baratas do que nos outros países da Europa. Estas três circunstâncias combinadas provam que, ao contrário da opinião corrente, nem a electrificação dos caminhos de ferro, nem a substituição da energia térmica pela hidráulica, beneficiam a economia das nações no grau que geralmente se lhe atribue.

E, para terminar, observaremos que as tarifas ferroviárias em Portugal, até ao início da presente guerra, eram das mais baixas do mundo. Algumas tarifas de passageiros, às quais as companhias habituaram imprudentemente o público, são mesmo ruinosas, e não podem, de forma alguma, subsistir sem afectar gravemente a economia dos caminhos de ferro.

De tais exageros sempre se defenderam com pertinácia as companhias de tramueis de Lisboa e Pôrto, ambas prósperas. Ambas ofereceram ao público, durante a guerra, óptimo serviço.

Mas semelhante assunto é assaz complexo, e só com muito vagar pode ser tratado. Além disso, prende-se com a «Coordenação de Transportes», ora em discussão na Assembleia Nacional, magnifico problema no qual não desejamos imiscuir-nos, e sobre o qual, há cerca de dez anos, no *Primeiro de Janeiro* e na revista citada, escrevemos mais de trinta artigos.

Coordenação de Transportes

Uma exposição enviada à Assembleia Nacional

Excelentíssimos Senhores Deputados à Assembleia Nacional :

Os accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e da Beira Alta têm a honra de apresentar a Vossas Excelências o resultado da sua apreciação sobre a notável e importante proposta de Lei apresentada pelo Governo à Assembleia Nacional para *Coordenação dos Transportes Terrestres do País*, na altura em que por Vossas Excelências como Deputados à Assembleia Nacional vai ser apreciada a referida proposta. A indicada proposta de Lei é uma das mais importantes de que o Governo tem tomado a iniciativa de submeter à apreciação da Assembleia Nacional, não só pela clareza da sua redacção, fins a atingir e alto alcance económico, e ainda principalmente, pela justiça com que encara a exploração dos transportes em caminho de ferro e por estrada.

Para bem se poder avaliar com justiça tão notável trabalho e a imparcialidade do Governo em assunto de tal importância, é necessário porém reconhecer, ainda que muito por alto, a história dos caminhos de ferro em Portugal, os direitos, os deveres e os formidáveis encargos a que têm estado sujeitos e o que êles têm contribuído para o desenvolvimento da riqueza pública e particular e ao mesmo tempo para a civilização do País.

Citamos por exemplo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, fundada em 1859, a mais forte organização ferroviária do País.

Esta Companhia estabelecendo a viação acelerada para o transporte de passageiros, gado e mercadorias, prestou a toda a Nação o mais importante de todos os serviços públicos até hoje conhecidos do País.

A ela se deve a mais decidida influência em todas as manifestações da riqueza pública.

O desenvolvimento das indústrias, comércio e agricultura, e o aumento constante das *receitas públicas* deve-se, inegavelmente, na sua maior parte, ao caminho de ferro.

Valorizou a propriedade rústica e urbana, facilitou a exportação dos nossos produtos e concorreu ainda poderosamente para melhorar a alimentação, barateando para isso os preços dos transportes, de forma que o seu benefício chegou aos mais recônditos pontos do País.

Ele tem sido o melhor cooperador da Civilização, tendo concorrido bastante para a modificação dos nossos costumes - e por todas estas razões é que o ca-

mino de ferro tem sido justamente considerado, poderosa alavanca do progresso.

Verifica-se, portanto, que o extraordinário serviço prestado pelo caminho de ferro se estendeu a todo o País — enquanto que ao de outros serviços públicos, não se pode dizer o mesmo.

É interessante e conveniente relembrar que o estabelecimento do caminho de ferro, só se pôde fazer mediante Leis aprovadas no Parlamento, depois de longa discussão, a que se seguiram os contractos de concessão entre os governos dessa época e as empresas que se iam formando para a sua exploração — e pode-se dizer que as condições, encargos, direitos e deveres, são iguais para todas as empresas ferroviárias.

No contracto entre o Governo e ao tempo Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, para a exploração da linha do Norte e Leste, deu-se a esta Companhia a concessão por 99 anos, para o transporte de passageiros, gado e mercadorias, impondo-se para isso a esta empresa, os seguintes deveres :

1.º — Estabelecer estações de partida em Lisboa com todas as acomodações necessárias para passageiros, mercadorias e empregados e em todas as estações intermediárias — entre os pontos extremos dos caminhos de ferro que forem necessários para a feitura e conserto do material de exploração, compreendendo as locomotivas, e ainda ter todos os armazens, telheiros e depósitos necessários para o estacionamento e pintura das locomotivas, tenders, carruagens, etc..

2.º — Ficar o caminho de ferro com todos os edifícios necessários para o seu serviço, e mais acessórios e dependências, como carris, cocheiras, travessas e em geral todo o material fixo de qualquer espécie, desde a sua constituição ou colocação na linha, pertencendo ao domínio do Estado para todos efeitos jurídicos.

3.º Entrega de todo o material fixo, edifícios e dependências, logo que termine o prazo da concessão, sem a empresa ter direito a receber indemnização alguma.

4.º — Transporte por metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas, aos militares e marinheiros em serviço.

5.º — Transporte gratuito das malas do correio e seus condutores.

6.º — Pôr à disposição do Governo por metade dos preços das tarifas, todos os meios de transportes estabelecidos para a exploração dos caminhos de fer-

ro, quando êle precisar dirigir tropas ou material de guerra sôbre qualquer ponto servido pela linha férrea.

7.^º— Pagamento de um imposto denominado "de trânsito", hoje imposto ferroviário lançado sôbre os preços de condução de passageiros e mercadorias, imposto que atinge actualmente cerca de 13% sôbre aqueles preços.

8.^º— Serem os preços de condução de passageiros, gado e mercadorias reguladas por acôrdo entre o Governo e a Empêresa.

9.^º— Conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha férrea e suas dependências, com todo o seu material fixo em bom estado de serviço, e no mesmo estado o deverá entregar findo o prazo da concessão, fazendo sempre para êsse fim à sua custa tôdas as reparações, tanto ordinárias como extraordinárias.

10.^º— Estabelecer à sua custa nas passagens de nível, a vigilância necessária.

11.^º— Fechar o caminho de ferro por meio de muros, sebes ou grandes que o separem das propriedades contíguas, com barreiras de serventia abrindo para fora.

12.^º— Não poder interromper total ou parcialmente a sua exploração, porque, se o fizer, incorre na pena de rescisão dos contractos, perde o direito a tôdas as concessões, resultando de facto o Governo entrar imediatamente na posse do caminho de ferro e de tôdas as suas dependências sem êste ter direito a receber indemnização alguma.

13.^º— Tem de conceder bonus de 50 a 75% a todos os sargentos e oficiais do exército e da marinha.

14.^º— É obrigado a transportar toda a espécie de mercadorias, com a agravante de uma grande parte das chamadas mercadorias pobres, nas quais estão incluidos os géneros de 1.^a necessidade, adubos, toros de pinho, etc., etc., o seu transporte ser feito por imposição do Governo, pela terça parte do preço do transporte das outras mercadorias.

15.^º— As emprêses de caminho de ferro exige-se também a constituição de caixas de reformas e pensões de sobrevivência para os seus empregados e pessoas de família destes, o que lhe absorve uma importância nunca inferior a 15.000 contos por ano, além de muitas outras vantagens de carácter social.

16.^º— Exige-se também às emprêses ferroviárias fornecerem gratuitamente a todo o pessoal em serviço na linha, além de casa para residência, fardamento completo.

17.^º— Exige-se ainda às emprêses ferroviárias a concessão de passes, viagens gratuitas e reduções de 75 a 50% aos empregados, esposas, filhos menores e irmãs solteiras, pais, avós e netos, número êste que não deve ser inferior a 120.000 pessoas — além de um número bastante elevado de passes gratuitos, concedidos a funcionários do Estado, civis e militares.

Como compensação de tão pesados encargos e de-

veres impostos ao caminho ferro, ficou estabelecido nos contractos que *durante os prazos da concessão não se pudesse construir linha alguma paralela a uma distância inferior a 40 quilómetros, para evitar a concorrência.*

Era de facto um monopólio, mas que praticamente desapareceu com o aparecimento do automóvel.

É conveniente saber-se também para um completo conhecimento do assunto que vai ser discutido na Assembléia Nacional, que os 3.500 quilómetros de via férrea, existentes no País, custaram ao Estado, aos accionistas e obrigacionistas das emprêses ferroviárias o melhor de 105 mil contos (ouro) calculando-se o custo de cada quilómetro via em 30 contos (ouro) ou seja o melhor de sete milhões de contos (7.000.000.000\$00) da nossa actual moeda, tomado por base a libra à roda de trezentos escudos — mas se juntarmos a esta fabulosa importância o valor dos edifícios, dependências, oficinas, material circulante, ferramentas, etc., etc., poder-se-á avaliar o que representa para o Estado a defesa de um dos maiores valores que a nação possue, não só para o desenvolvimento da riqueza pública e particular, mas ainda para a *defesa da nação*.

A concessão das linhas de caminho de ferro para a sua construção e exploração por 99 anos, tendo por fim o transporte colectivo de passageiros, gado e mercadorias em regime de monopólio, fez-se porém mediante contrato prévio entre as emprêses ferroviárias e o Governo, em harmonia com as Leis aprovadas pelo Parlamento.

Não sucedeu porém assim, quando apareceu a camionagem, visto que esta se lançou imediatamente na exploração dos transportes colectivos de passageiros e de mercadorias ricas, tendo encontrado para isso a mais absoluta liberdade, sem necessidade, durante os primeiros anos, de pedir qualquer licença, e por assim dizer isenta de encargos, fazendo por esta forma uma forte concorrência ao caminho de ferro, apesar de a êste se continuar a exigir os mesmos encargos e deveres que ao princípio lhe foram impostos, como se ainda exercesse a sua indústria em regime do monopólio!

Fácilmente se comprehende que, inicialmente, as carreiras concorrentes ao caminho de ferro, quando muito, só deveriam ter sido concedidas a empresas fortes de transporte automóvel que dessem a verdadeira garantia de poderem fazer a exploração de carreiras em regime de concessão, impondo-se porém a estas, encargos e direitos iguais e semelhantes aos que se exigem e concedem ao caminho de ferro, principalmente, os que constam das *dezassete modalidades*, que se indicam, e mesmo assim, não se respeitava a cláusula de *se não poder construir linha alguma paralela a uma distância inferior a 40 quilómetros*.

É natural — ou por outra — temos como absolutamente certo que, nestas condições, não haveria ninguém que quisesse estabelecer carreiras de camiona-

gem concorrentes ao caminho de ferro, para o transporte de passageiros, gado e mercadorias.

Não podia portanto o Estado assistir impassível a uma situação destas, e por isso, na defesa dos interesses da Nação e portanto do interesse público, a proposta de Lei apresentada pelo Governo à Assembléia Nacional para resolver a importante questão da Coordenação dos transportes Terrestres, desde há muito reclamada pela opinião pública, é uma medida que honra o Governo e muito especialmente o Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações e ainda por estar dentro dos princípios que nortearam o Movimento Nacional de 28 de Maio.

Há a acrescentar, ainda, que o caminho de ferro mantém e subsidia cerca de 25 mil empregados, os quais adicionados com as pessoas de família a seu cargo, deve este número atingir muito aproximadamente *100 mil pessoas*.

Num estudo imparcial que se faça sobre a história do caminho de ferro em Portugal, e do que se tem passado com os transportes colectivos de passageiros de camionetas, e ainda com o das mercadorias transportadas em viaturas automóveis, chega-se imediatamente à conclusão que enquanto os obrigacionistas e accionistas das empresas ferroviárias praticamente perderem todos capitais que nos mesmos empregaram, devido aos formidáveis encargos e exigências impostas ao caminho de ferro em benefício único do Estado e do público, os que exploram os transportes de passageiros e de mercadorias em viaturas automóveis, encontram-se todos numa situação financeira mais que

desafogada, havendo até vários que tendo começado apenas com uma viatura por não terem recursos para mais, possuem hoje dezenas de carros muito luxuosamente apresentados, o que têm conseguido, devido a que os encargos e deveres que incidem sobre o caminho de ferro são pelo menos *seis* vezes superiores àqueles que são exigidos aos transportes automóveis com a vantagem ainda, destes principalmente no transporte de mercadorias e de pequenos volumes, terem completa liberdade na escolha da carga e na fixação dos respectivos preços, o que não é permitido ao caminho de ferro.

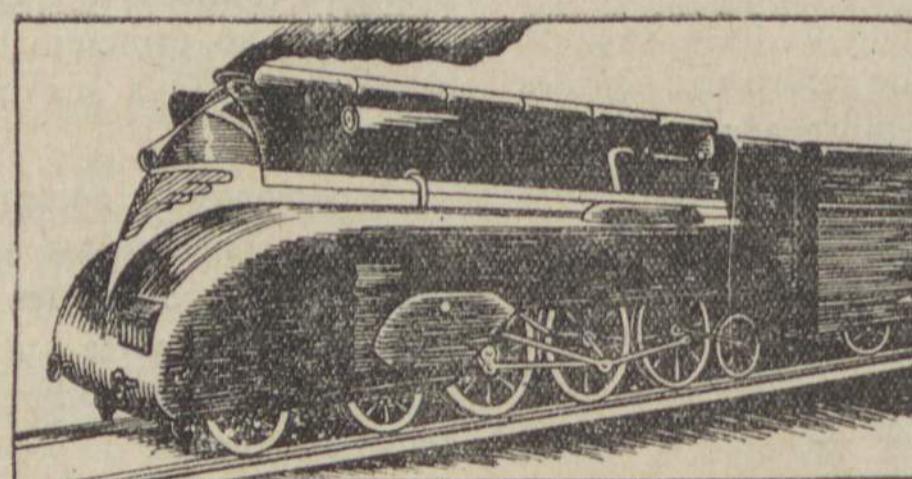
Por tôdas estas razões, e pelo estudo demorado que se fêz à referida proposta de coordenação de transportes, tanto a proposta com o relatório que a precede, quer na redacção, quer na justiça dos pontos a atingir, é uma das propostas mais importantes e imparciais que têm sido apresentadas à Assembléia Nacional, motivo por que foi bem recebida pela opinião pública, visto que visa não só a defender os legítimos interesses do caminho de ferro, mas ao mesmo tempo o dos transportes automóveis.

Aproveitamos a ocasião para apresentarmos a Vossas Excelências os protestos da nossa mais elevada consideração.

Lisboa, 1 de Maio de 1945

A COMISSÃO

*José Lucas Coelho dos Reis
Manuel Ferreira Diniz
Joaquim Mendes*



Câmara Corporativa

Parecer acerca da proposta de lei n.º 96, sobre coordenação de transportes terrestres

(Continuação do número anterior)

BASE IV. — É de grande importância esta base e parece conveniente tratar em separado os vários princípios que nela consignam. Assim há que analisar: o estabelecimento do sistema de concessão para as carreiras de automóveis; o agrupamento destas por zonas geográficas; a constituição das empresas e o regime de exclusivo; os acordos do tráfego.

Sistema de concessão. — Segue nesta parte a proposta a tendência que hoje se pode ter como dominante nas legislações estrangeiras, como vamos mostrar.

Na Noruega todos os transportes por estrada estão submetidos a uma autorização, que constitui verdadeiramente uma concessão com exclusivo; o Ministro pode recusar qualquer pedido, que possa trazer a concorrência a outros meios de transporte; a autorização é por prazo limitado e sempre revogável.

Na Suécia as leis de 20 de Junho de 1930 e de 14 de Junho de 1933 determinam que só se podem explorar carreiras de automóveis mediante uma autorização, que reveste também o carácter de uma concessão revogável. A autoridade competente consulta as empresas de transportes que podem ser afectadas pelo novo serviço e recusa o pedido se não mostrar necessário. Distinguem-se os serviços a curta distância, até 30, 60 ou 70 quilómetros, conforme as regiões, e os serviços a longa distância. Para estes cria-se um organismo especial investido num monopólio.

Na Dinamarca, pela lei de 4 de Julho de 1927 todo o transporte por estrada, de passageiros ou mercadorias, é objecto de concessão. Os beneficiários não ficam protegidos contra a concorrência.

Na Bélgica a lei de 15 de Setembro de 1924 submeteu ao regime de concessão todo o serviço regular de transporte de passageiros em automóveis. A outorga da concessão só se fazia depois de ouvida a sociedade dos caminhos de ferro e estes tinham direito a ser indemnizados no caso de a linha concedida lhes ser prejudicial. Em 1932 passou-se para o regime de simples autorização.

Na Suíça a lei de 2 de Outubro de 1924 concedeu à administração dos correios o direito exclusivo de assegurar o transporte de passageiros por estrada. Havia dois tipos de concessão, que os correios podiam fazer: concessão A, de vinte anos para os serviços normais, só feita depois de consultadas a administração dos caminhos de ferro e diversas autoridades; concessão B, válida por um ano e destinada só a transportes turísticos. Em 1933, depois de largas negociações, entre as empresas de caminhos de ferro e as de automóveis, elaborou-se uma proposta de lei baseada no sis-

tema das concessões. Estas seriam feitas a uma entidade em que metade dos direitos pertenciam aos caminhos de ferro um quarto às empresas de automóveis e um quarto a grupos económicos.

Segundo a lei da Polónia de 14 de Março de 1932 era necessária a concessão para todos os transportes em automóvel que ultrapassassem os limites de uma comuna.

Na Áustria a lei de 3 de Outubro de 1939 dispôs que caberia de concessão toda a linha periódica de transportes de passageiros ou mercadorias, quando excedesse os limites de uma comuna; considerava-se periódico todo o transporte que durasse mais de quatro semanas e que ligasse as mesmas localidades pelo menos uma vez por semana. A concessão não poderia ser feita em prejuízo de uma via férrea, de uma linha de navegação ou de um transporte por estrada, a não ser que se mostrasse que aqueles não satisfaziam as necessidades do tráfego. Devia ser sempre precedida de consulta ao serviço dos correios, ao serviço dos caminhos de ferro e aos municípios interessados.

A Hungria também, pela lei de 1930, adoptou o regime de concessão para os transportes por estrada. Só se faziam as concessões motivadas por necessidades da economia geral e que não criassem uma concorrência prejudicial aos serviços de navegação e aos transportes por estrada preexistentes. O prazo máximo da concessão era de dez anos, podendo ser prorrogado por igual período. Para obter a concessão estabeleceu-se a seguinte escala de preferência:

- a) Caminhos de ferro e serviços de navegação interessados;
- b) O correio;
- c) As filiais das referidas administrações;
- d) As comunas interessadas;
- e) Os estabelecimentos de beneficência quanto ao transporte de doentes.

O concessionário gozava de exclusivo, que seria retirado se o seu serviço não satisfizesse.

Em Espanha o regulamento de 22 de Junho de 1929 criou o exclusivo, dispondo que toda a linha de transportes regularmente estabelecido teria a garantia de que, enquanto a sua exploração correspondesse às necessidades do tráfego, nenhum outro serviço de transportes poderia ser estabelecido no mesmo percurso ou em qualquer percurso similar ao que ela servisse.

Para a concessão dos serviços regulares havia um concurso público. Os pretendentes entregavam o seu requerimento com uma memória descriptiva da linha. Anúncios legais provocavam então um concurso para a adjudicação da linha, à qual teriam preferência os caminhos de ferro e certas categorias de concessionários de linhas regulares. De

harmonia com os resultados do concurso far-se-ia a concessão por vinte anos.

Também na Itália prevaleceu o sistema da concessão. O decreto de 21 de Outubro de 1923 assegurava o exclusivo para os serviços subvencionados e eventualmente para os não subvencionados. Por outro decreto de 9 de Dezembro de 1926 previu-se a adjudicação por concurso das concessões quando houvesse vários pretendentes, na base de uma condução nas subvenções ou nas tarifas. Para as carreiras de passageiros é proibida toda a concorrência aos caminhos de ferro do Estado. A concessão é indispensável para todos os serviços com itinerário fixo, o que deixa fora do sistema muitos transportes de mercadorias sem esse itinerário fixo.

O estabelecimento do regime de concessão e as cláusulas para ela previstas não representam, pois, uma innovação perigosa da proposta de lei, mas apenas a aplicação de um sistema consignado pela experiência já longa em muitos países. O que há de original na proposta é o facto de a concessão ser feita aos:

Agrupamentos por zonas. — Já a lei espanhola incumbe ao Conselho Directivo de Transportes por Estrada a organização de um plano geral de transportes, indicando os serviços que devem ser supridos e os que devem ser criados. Todas as concessões deverão ser feitas de acordo com este plano.

Igualmente as realizações conseguidas em Marrocos e em certos países mostraram a conveniência de criar em cada área uma organização única superintendendo na execução de todos os transportes. Conseguir-se-ia assim o plano de conjunto de coordenação de todos os transportes em automóveis.

Só esta direcção única pode, com efeito, garantir que serão evitadas situações anormais em que se estabelecem no percurso várias linhas, combatendo os caminhos de ferro e prejudicando-se umas às outras. Sem um acôrdo geral, inspirado no interesse predominante do público, não poderá haver uma organização racional dos transportes. A abundância de linhas isoladas pode parecer vantajosa para a sua clientela, mas traz como consequência necessária o abandono completo das regiões do País menos ricas, mas que nem por isso deixam de ter legítimo direito a possuir comunicações regulares.

É claro que as empresas actuais poderão entrar no agrupamento correspondente à zona que abrange a área das suas actuais concessões, não lhes sendo lícito passarem de uma zona para outra em busca de maiores vantagens.

Seria porventura ideal que existisse em todo o País uma organização única de transportes, que coordenaria eficazmente todos eles nas suas diversas formas, mas compreende-se a dificuldade prática de semelhante realização. Criar, porém, em cada região um serviço coordenado de transportes, que atenda a todas as necessidades locais e a elas adapte a forma de transporte em cada caso, é uma solução perfeitamente viável e a ela visa justificadamente a proposta.

A Alemanha foi até ao ponto de querer juntar numa associação única todos os que explorassem transportes por estradas devidamente autorizadas. Era a *Reichs-kraftwagen-Betriebsverband* projectada em 1935. Em Inglaterra existem os *pools* entre transportadores a grande distância na mesma área, entre os quais se estabelece a compensação, fixando-se previamente a proporção para a partilha das receitas. Os resultados têm sido excelentes.

Dentro desta ordem de ideias consagra a proposta a fusão num certo número de empresas de todas as que dentro de uma mesma área explorem os serviços automóveis.

A proposta procede neste ponto com a devida prudência. Encara a divisão do País em zonas adequadas, que terão de ser determinadas pelas circunstâncias de facto. Expressamente dispõe que dentro de cada zona se atenderá ao

conjunto das empresas, sem que se possa favorecer especialmente qualquer das já existentes.

Embora em princípio as comunicações a grande distância devam pertencer aos caminhos de ferro, e não ao transporte em automóvel, reconhece-se que há conveniência em alguns casos em que as carreiras de uma zona possam ser continuadas em uma outra ou outras zonas e admite-se que para esse efeito se estabeleçam os acordos necessários entre as empresas interessadas, por acto espontâneo ou por intervenção do Governo.

A proposta atende cuidadosamente às situações criadas e respeita com perfeito escrupulo os direitos adquiridos. Levava-se tam longe esse respeito que até os caminhos de ferro só podiam interessar-se nas novas empresas quando as exploradoras de serviços automóveis não as quisessem constituir só por si. Estas só têm a lucrar com o seu ingresso, que quase automaticamente se faz nas novas entidades, cercadas de garantias bem diferentes das que podem resultar de explorações isoladas, ameaçadas sempre de uma concorrência sem freio e destinadas tantas vezes a um preário fim.

Não se pode estabelecer de antemão um critério preciso e prático que nos mostre claramente quais os elementos a que se deve atender para fixação das diversas zonas. Não há dúvida que se devem considerar em primeiro lugar as condições geográficas de cada região e a forma por que nela se acha distribuída a população. Igualmente se devem ter em conta os interesses da agricultura, da indústria e do comércio em cada área, para que se procure assegurar-lhes transporte fácil, rápido e pouco oneroso, tanto de passageiros como de mercadorias. Não se pode deixar de atender às divisões da rede de estradas. Emfim, ainda se impõe apreciar a correspondência entre a rede ferroviária e o transporte em automóveis, de modo que se evitem entre êles as concorrências prejudiciais e as duplicações de transportes. São êstes elementos que logo lembram, o que não significa que não haja outros que também devam influir na demarcação de zonas e que só se verificarão cabalmente depois de reunidas todas as informações que habilitem ao cuidado exame do problema a resolver.

Já em Inglaterra o *Road Traffic Act* de 1 de Agosto de 1930 dividiu o território britânico em 13 zonas de tráfego. Dentro de cada uma só se permitem novos serviços de automóveis tendo em conta o estado das estradas e as necessidades da região, considerando os serviços já existentes e evitando a criação de serviços inúteis. Esta concepção levará a restringir o estabelecimento em certos casos de automóveis dispensáveis, como levará igualmente a substituir por elas linhas férreas deficitárias e desnecessárias para o tráfego local.

A concepção perfilhada pela resposta parece pois dar inteira satisfação tanto aos legítimos direitos de transportadores como aos interesses do público.

Regime de exclusivo. — Considerado o transporte em automóveis como um serviço público, e como tal não pode na verdade deixar de ser encarado, comprehende-se que ele seja protegido por um regime de exclusivo.

Já vimos que este se acha consagrado em várias legislações. Na Itália o explorador de carreiras goza de um monopólio para as linhas que serve. Na Noruega as concessões são dadas a título exclusivo. Outros exemplos se poderiam citar.

Mas, mais do que em qualquer outro sistema, o exclusivo é a consequência lógica do regime estabelecido pela proposta de lei.

(Continua no próximo número)

O Grande Hotel de Turismo em CASTELO BRANCO

UMA iniciativa que merece realce e estímulo é esta do novo Grande Hotel de Turismo que, recentemente, se inaugurou na cidade de Castelo Branco. De facto, não é freqüente verificarem-se, por terras da Província, mesmo nas mais ricas e prósperas, acontecimentos desta natureza e desta envergadura, que são factores definivos e marcantes no progresso e no desenvolvimento das regiões onde se efectuam.

Castelo Branco, cidade de belas tradições portuguesas, capital de um distrito e de uma região onde a terra tem o suave dom de encantar, com a sua paisagem e com a sua fertilidade e riqueza, pertence a uma zona do País indicada de há muito para ser um ponto de intenso movimento turístico.

A iniciativa de dar vulto e realização ao Grande Hotel de Turismo — agora, felizmente, já patente a todos — vem contribuir poderosamente para a função e efectivação desta bela ideia.

Castelo Branco marcou um largo passo no caminho do progresso. O seu novo Grande Hotel de Turismo, com todas as suas comodidades e com todo o conforto de que dispõe, não é apenas um importante factor que vem contribuir largamente para o desenvolvimento da cidade e da região albicastrense; é também, e talvez antes de mais nada, uma óptima realização que veio preencher uma lacuna e satisfazer uma premente necessidade, verificada desde largos anos.

Estão, pois, de parabéns, não só o turismo da região, mas também, e principalmente, os seus habitantes, aquêles que amam a terra e que gostam de a ver progredir e desenvolver-se, porque vêm agora realizada uma velha aspiração que a todos contenta.

A inauguração do Grande Hotel de Turismo constituiu, pois, para a cidade de Castelo Branco, um acontecimento notável.

Assim, às 15 horas do dia 30 de Maio findo, procedeu-se à bênção do edifício, cerimónia a que se seguiu o acto oficial da inauguração do novo hotel, vendo-se entre a numerosa assistência as autoridades civis, militares e eclesiásticas, delegados do S. N. I. e outras personalidades.

À sessão solene presidiu o sr. dr. Antão dos Santos da Cunha, ilustre Governador Civil do Distrito. Entre a assistência viam-se os srs. drs. Augusto Duarte Beirão, presidente da Câmara Municipal de Castelo Branco; José Ribeiro Cardoso, presidente da Junta de Província; Alberto Trindade, presidente da Co-

missão Municipal de Turismo; António Pinto Castelo Branco, presidente da Junta Nacional dos Azeites e antigo Governador Civil do Distrito; presidentes das Câmaras Municipais da Beira Baixa; presidente da Comissão Municipal da Covilhã e da Junta de Iniciativa.

Em seguida à sessão solene houve visita a todas as dependências do hotel. São amplas, mobiladas e decoradas com bom gosto e oferecendo aquelas comodidades que se podem encontrar nos primeiros hoteis das grandes cidades.

Após a visita das autoridades a empresa concessionária da exploração do Hotel, ofereceu às entidades presentes uma merenda, que foi pretexto para troca de saudações. Aos brindes, as autoridades enalteceram os esforços de quantos haviam contribuído para tão útil como necessária realização turística. Falaram os srs. tenente-coronel Pina Lopes, dr. Franco Frazão, dr. José Lopes Dias, dr. Augusto Duarte Beirão, dr. Jaime Lopes Dias, em nome da Sociedade de Propaganda de Portugal, e o sr. Governador Civil do distrito, dr. Antão Cunha dos Santos. Todos os oradores elogiaram as comodidades do Hotel, os esforços e boa vontade da empresa concessionária e salientaram o benefício que uma tal realização traz ao turismo daquela linda e próspera região.

O Grande Hotel de Turismo, apetrechado, como está, com todo o conforto moderno e com todas as comodidades necessárias para o tornar, de facto, um elemento indispensável à terra e ao turismo, é, pois, uma daquelas iniciativas que caem bem no ânimo de todos e a que ninguém sabe recusar os melhores aplausos e incitamentos.

Vida Ferroviária

Sindicato Nacional do Pessoal dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Foram eleitos os novos corpos gerentes do S. N. do pessoal dos Caminhos de Ferro da Beira Alta — corpos assim constituídos:

Assembleia Geral — Presidente, Luiz Afonso Simões; secretários, Messias Monteiro Gonçalves e Lucio Augusto Sobral.

Direcção — Presidente, José Luiz Pereira; secretário, Joaquim Mota; tesoureiro, Alexandre Simões; vogais, Mário Ferreira e Manuel Mano.

Ecos & Comentários

Há 50 anos

Por SABEL

Touradas à corda

O importante diário A União, que se publica em Angra do Heroísmo, trazia um suelto assinado por um "Jota", que não sabemos se é qualquer letra da caixa do oito itálico ou qualquer pseudónimo.

E diz assim:

«No dia 1 do corrente a freguesia das Lages recebeu a visita de alguns milhares de forasteiros que lá foram, pressurosos, para assistirem à primeira tourada à corda da época...»

Pessoas de todos os pontos da Ilha acorreram à «histórica» freguesia, utilizando toda a espécie de veículos, sem exceptuar o automóvel, a pesar mesmo de cada viagem Angra-Lages custar a bonita quantia de 200\$00.

Espectáculo bárbaro, impróprio de gente civilizada!

Por mim, digam o que quiserem! A tourada à corda terá sempre o condão de dominar a alma do nosso povo».

E ficou-se por aqui o referido «Jota», de quem gostaríamos ouvir a sua abalizada opinião sobre o Box, Tiro aos pombos, etc., etc.

General Fernando Borges

A Ordem do Exército insere uma determinação, dizendo que continua exercendo as funções de Ajudante General do Exército o nosso prezado amigo General Fernando Augusto Borges Junior que, por portaria da mesma data, passou à situação de reserva.

Congratulamo-nos com o facto, pois o ilustre oficial é um dos valores mais brilhantes do nosso exército, um açoreano distinto e um amigo dedicado.

Paraquedas

O semanário Comarca da Sertã refere o seguinte:

«De Oleiros, deram-nos a seguinte notícia em 17 de Abril. Quando, no dia 14 do corrente, dois pastores apascentavam o gado na freguesia da Isna, concelho de Oleiros, notaram numa vertente da serra de Alvéolos uma mancha avermelhada, que lhes despertou curiosidade. Tratava-se de um paraquedas vermelho, ao qual vinha amarrado um aparelho rádio-receptor de campanha, encerrado numa caixa de cartão de tamanho reduzido (uma das faces tem 20 cm.²)

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Junho de 1895)

Justiça (?) extraordinária

Com o título «Os carvoeiros e... a fome no 3.º distrito criminal», recebemos um folheto que consta da minuta de agravo dos srs. Manuel Borges da Silva, António Lopes da Silva e outros contra o ministerio público, no processo que por este lhes é movido pelo crime de monopólio por colligação.

Revela-nos este folheto o caso mais extraordinário que se tem visto nos annaes do nosso fôro judicial! Em poucas palavras se historia.

Tendo alguns carvoeiros resolvido elevar o preço do carvão, pela naturalissima razão de o comprarem mais caro, o caso foi julgado suspeito pelo sr. juiz d'instrucção criminal, que instaurou o processo, mas á vista do depoimento dos réus e das testemunhas, pelo qual se provou que não houve colligação nem se empregaram meios fraudulentos, como a lei previne, nem sequer a elevação do preço chegou a effectuar-se, o mesmo magistrado mandou archivar o processo.

Mas, quando menos se espera, surge no 3.º distrito criminal, outro processo instaurado pelo mesmo motivo, e n'ele são considerados réus todos os carvoeiros que existem em Lisboa, isto é, mesmo os que, á data do suposto crime, estavam doentes de cama ou fóra de Lisboa!

Arranjou-se assim um notável processo em que ha apenas 559 réus, isto é, todos os carvoeiros que estavam inscritos nas matrizes dos três bairros de Lisboa, e como a cada um se passasse mandado de captura e lhe é admittida fiança mediante o pagamento de 8\$420 rs., resulta que só d'esta origem a verba que entrará nos bolsos do pessoal d'aquelle distrito, é de mais de quatro contos de reis!

E se o processo seguir, se tão monumental escândalo não for por completo annullado pela 2.ª instância, muito mais deverá custar ainda tão volumoso processo, que nos recorda o phantastico julgamento dos thugs, na India.

Não faremos comentários, porque a simples exposição do facto os dispensa, mas não nos furtamos a lastimar profundamente que a instituição que deve ser a base intocável de toda a nossa confiança, ande assim com sobrada razão, atacada por suspeções desairadas, e se jogue com ella no mais ridículo e comico processo, substituindo-se, na figura da justiça, a venda que lhe encobre os olhos pela mascara, através da qual o pierrot se ri das mystificações que faz a uma multidão de 559 espectadores!

e a outra 220 cm.²), que não tinha qualquer indicação, além do n.º 426.380. A aparelhagem, da marca americana R. C. A., trazia impressa a palavra Aerorox, e o acumulador de energia «Radiosonde Battery» tinha a data de 4 Sept. 1944. O aparelho estava envolvido em camadas de algodão, possivelmente para amortecer o choque com o terreno. Além desta caixa, e, segundo se supõe, a guarnece-la exteriormente, vinha um envólucro de borracha de cor cinzenta, com algumas manchas escuras, talvez para servir de camuflagem. Os objectos encontrados foram guardados e entregues prontamente à autoridade administrativa».

Com satisfação damos esta notícia para confusão e castigo dos boateiros, que inventam toda a casta de parvoices e acreditam nas patranhas dos amigos que usam a «palavra de honra» com a mesma facilidade com que acreditam nas mentiras.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

RELATÓRIO DE 1944

Temos presente o Relatório da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro apresentado à Assembleia Geral Ordinária de 11 de Maio de 1945. Por este documento verificamos que as receitas de exploração nas linhas de Tua a Bragança e de Santa Comba-Dão a Vizeu, acrescidas com as receitas fora do tráfego, atingiram a soma de 7.818.979\$96, e que tendo sido de 7.478.628\$46,5 a totalidade das despesas e encargos, o lucro atingiu a importância de 340.351\$49,5.

Porém na exploração das linhas arrendadas, isto é, nas linhas de Régua a Chaves e de Pocinho a Duas Igrejas houve um prejuízo de 2.816.132\$77, prejuízo importante mas relativamente inferior ao do ano anterior, que foi de 3.056.037\$56.

A páginas 5 do Relatório, escreve-se:

"Note-se um aumento de receitas no exercício de 1944 em comparação com as de 1943, que foi devido ao reajusteamento de algumas tarifas de transporte.

Também as despesas aumentaram comparativamente ao ano anterior, sobretudo pelos encargos da Caixa de Abono de Família. No entanto, nota-se uma ligeira diminuição do déficit visto as receitas terem aumentado um pouco mais do que aumentaram as despesas."

Do Parecer do Conselho Fiscal, extraímos agora estas palavras a propósito do regime deficitário em que se encontra a Companhia :

"Esta vida de desequilíbrio em que a Companhia está vivendo é forçada, é-lhe por assim dizer imposta, por estas duas razões: em primeiro lugar, porque é obrigada a viver cobrando as suas receitas por tarifas de paz e pagando as suas despesas e preços de guerra; em segundo lugar porque tendo pedido a revisão do contrato de sub-arrendamento das linhas do Estado à sombra duma disposição daquele contrato que lhe dá esse direito, essa revisão foi-lhe negada, apesar do desequilíbrio em que vive resultar precisamente da exploração das linhas sub-arrendadas ao Estado a qual, em virtude do especial traçado dessas linhas, é imensamente mais onerosa que a das linhas da sua rede própria."

BRINDES & CALENDÁRIOS

Da firma Cruz, Sousa & Barbosa, L.^{da}, do Pôrto, estabelecida há 25 anos, recebemos a oferta de um calendário para este ano, que agradecemos.

Unificação de tráfego ferroviário entre Portugal, Espanha e França

Regressaram já aos seus respectivos países as missões francesa e espanhola que vieram recentemente a Lisboa estudar junto das entidades portuguesas a unificação do tráfego ferroviário entre os três países.

Entre outras resoluções importantes ficou assente passar a fazer-se três vezes por semana a circulação da carruagem directa Lisboa-Hendaya, logo que as circunstâncias o permitam.

Os ilustres delegados dos caminhos de ferro franceses e espanhóis foram muito obsequiados pelos seus colegas portugueses. No dia em que visitaram o Estoril, foi-lhes oferecido, no Tamariz, pela Sociedade da Costa do Sol, um aperitivo, e em seguida, no Palácio Hotel, a convite da Direção da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, um almôço, a que presidiu o sr. Fausto de Figueiredo.

Sobre assuntos tratados na Conferência da Unificação de Tráfego Ferroviário Franco-Hispano-Luso, o sr. tenente-coronel Abreu Campos, delegado em Lisboa da «Wagon-Lits», avistou-se com os Directores da C. P.

Mensagem de agradecimento

Do Adido da Imprensa da Embaixada Britânica, em Lisboa, Mr. H. Zino, tivemos o prazer de receber uma cópia da mensagem que o Primeiro Ministro de Inglaterra, Sr. W. Churchill, enviou em resposta às expressões de congratulação que lhe enviaram do nosso país por ocasião do Dia da Vitória e que, a seguir, textualmente reproduzimos:

«O Primeiro Ministro deseja exprimir os seus sinceros e cordiais agradecimentos a todos os seus amigos e aos que lhe querem bem em todo o Mundo que tiveram a bondade de lhe enviar felicitações no Dia da Vitória na Europa.

Lamenta não lhe ser possível responder a todos, mas espera que aceitem esta mensagem como uma expressão da sua gratidão pela gentileza para com ele havida.

N.º 10 Downing St.
Londres, S. W. 1.
12 de Maio de 1945».

Repositório

de assuntos referentes
a TEATRO e a CINEMA

Por MIGUEL COELHO

A Noiva do Brasil — no Tivoli

Como me tenho pronunciado sobre as fitas portuguesas, não posso nem devo deixar de me referir a esta película.

O sr. Braz Alves está vingado. A crítica, que tanto mal disse de «O violino do João», naturalmente para não magoar o seu antigo camarada nas lides jornalísticas, sr. Santos Mendes, não teve a coragem suficiente para criticar desas sombradamente «A noiva do Brasil», limitando-se a ser benevolente, o que não sucedeu com aquela outra película.

O caso é que o sr. Braz Alves estava sozinho e não conhecia cinema. O sr. Santos Mendes, além de conhecer o «métier», ainda por cima se fez rodear de imensos indivíduos a quem os cartazes e programas chamam técnicos.

O tema de «A noiva do Brasil», caso de enredo policial, poderia resultar se não estivesse tão cheio de infantilidades, para não lhe chamar outro nome.

Em primeiro lugar, nada se vê do Brasil, a-pesar da protagonista vir de lá e ter lá dado uma festa de despedida. Depois, vemos durante certo tempo uma calças e uns sapatos a caminhar. A seguir, um salto que se desprende do sapato da protagonista, e oh ! admiração ! é o imediato do navio que o conserta, sem necessitar de ferramentas. Teria o imediato sido sapateiro antes de abraçar a profissão marítima ? Depois a conversa entre o gangster e a sua cúmplice, dentro da cabine, em voz natural, sem ser em ar de confidência, e de timbre tão alto que quem passasse no corredor ouviria, quanto mais o detective de bordo que estava junto da vigia do mesmo quarto e que por sinal estava aberta ! A cena da luta na cabine, entre o gangster e o detective, é tudo quanto há de mais irreal. Nem os garotos da rua faziam uma cena daquelas. Os contendores a escolherem os sítios onde haviam de bater para se não maguarem e até olhavam para o chão para verem o sítio onde haviam de cair sem se contundirem. Parece até uma cena «ao ralenti» ; Porque não foram buscar dois «boxeurs» de verdade ? O naufrágio também é modelar em género disparate. Deus nos livre de que, num caso destes, não houvesse uma voz de comando ! Ninguém se salvava ; tudo morria, tal a barafunda que se estabeleceu no barco. E aquele pescador, marítimo, saloio ou cigano, não diferençámos bem, que recolhe a naufraga e que aparece todo penteadinho e com o cabelo cheio de brilhantina ?

E mais, muitas coisas mais que não vale a pena trazer para o papel. Quem assistir á exibição da fita, verá.

O som contribue muito para o desagrado da película. É mau, mesmo muito mau. Umas vezes é roufenho ; outras parece que vem do fundo de um poço como um eco.

A música muito bonita e agradável de Jaime Silva Filho.

Maria Sidónio salvou-se no meio daquele grande espetáculo de risota escarninha. Cantou muito bem uma canção com letra sugestiva de Anibal Nazaré.

Erico Braga, Barroso Lopes e Virgílio Macieira, aguentaram-se naquele naufrágio, porque são bons artistas no teatro. Quanto a Virgilio Teixeira, gostei mais de o ver no

«Homem às direitas». Patrícia de Lancastre deu-nos a impressão de ser uma criatura parada, a-pesar de fazer dois papéis. Gestos, atitudes, expressão, tudo de tal maneira que não nos convenceu. Aguardo nova aparição para me pronunciar.

Costuma-se dizer que quando uma coisa é fraca, está a pedir chuva. E Deus, que escreve direito por linhas tortas, por isso enviou, na noite da estreia, uma valentíssima carga de água, acompanhada de trovões.

E disse... terminando por declarar que não pertenço a «panelinhas» nem sou «verrinoso».

Ricardo Covões e a Companhia Espanhola de Arte Lírica

Ricardo Covões, ilustre empresário que toda a gente conhece, costuma, todos os anos, inaugurar os espectáculos da primavera com uma companhia de Ópera a estrear em sábado de Aleluia.

Este ano não quis quebrar a tradição. Mas, como há grande dificuldade em arranjar uma companhia de Ópera italiana, devidamente organizada, voltou-se para o País vizinho e trouxe de lá uma magnífica companhia.

Cantores esplêndidos, vozes admiráveis, cenários apropriados, guarda roupa limpo, o que é raríssimo ver em companhias deste género, o que dá em resultado que cada espectáculo apresentado é uma série de aplausos aos artistas e uma etapa que Ricardo Covões marca na sua carreira de empresário, cônscio dos seus deveres para com a Arte e para com o público, que sempre acorre a animá-lo e a encorajá-lo.

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 15,50 e 21,50 — «Um raio de luz».

COLISEU — Às 20,45 — «Cinema».

OLÍMPIA — Das 14 às 24 — «O Segredo da Rádio»

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Os nossos mortos

ENG.º ANTÓNIO BIRNE PEREIRA

Com a idade de 72 anos, faleceu no dia 31 de Maio passado, o sr. Eng.º António Birne Pereira, profissional competentíssimo que deixa a sua personalidade marcada, de maneira bem evidente, em vários departamentos do Estado, tanto como engenheiro civil, como de minas e ultimamente como engenheiro inspector superior de Obras Públicas, cargo em que recentemente se aposentara.

Todos os assuntos da Engenharia lhe eram familiares e tinha particular predilecção pelos caminhos de ferro e minas.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta sentidos pésames à família enlutada.

Telefone 2411

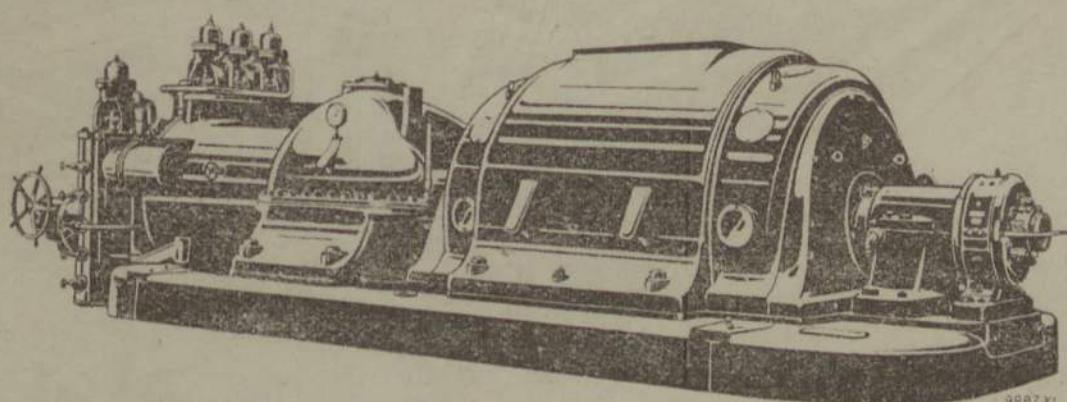
Teleg. BROWNBOVERI — Pôrto (Universal Trade Code)

Sociedade Anónima Brown, Boveri & Cia

B A D E N — S U I Ç A

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

Representante geral para Portugal e Colónias:



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

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Praça D. João 1, 25, 3.^o, Dt.^o — Pôrto

(Salas 44, 48 e 49)



“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 Sêca, 24 -- LISBOA -- Telefone 2 2942



Para interiores
UMA TINTA A ÓLEO, FÓSCA,
DE ASPECTO AVELUDADO

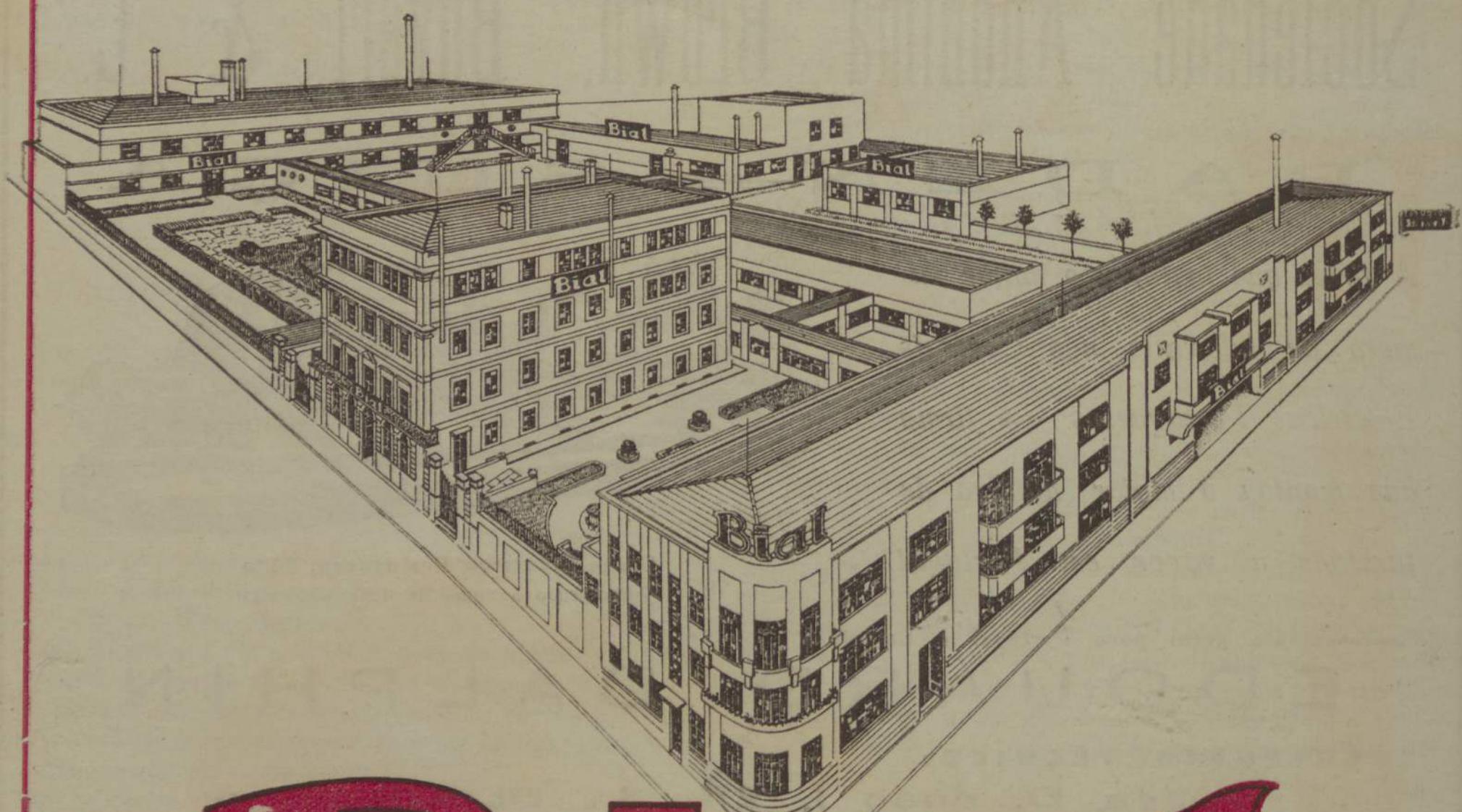
Aplica-se à pistola ou a pin-
cel, adere a todas as superfí-
cies, é lavável, isento de pro-
dutos tóxicos, não deixa cheiro,
e é por isso recomendado para
escolas, hotéis, casas de saúde,
hospitais, etc.

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



Bial

É NESTES LABORATÓRIOS
QUE SE PREPARA O

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE