

9.º do 77.º Ano

Lisboa, 16 de Julho de 1964

Número 1838

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

5, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Navegação e Aviação / Minas / Obras Públicas / Agricultura
Engenharia / Indústria

CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone P B X 320158 — LISBOA



OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉTRICOS E AUTOCARROS

todos os anúncios

são óptimos

Custam pouco

e toda a gente os lê

Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 — Lisboa
Telefone: 3 50 35

960



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. eleg. EUROPEIA
TELEF.: 27 01 61

Representantes em 30 países da Europa, Estados Unidos da América, Canadá,
Egipto e África do Norte.

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS
RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO

J. L. FERREIRA, L.^{DA}

ARMAZENISTAS DE MERCEARIA

RUA VICTOR CORDON, 3 — Telef. 32 10 63 — Teleg. «MARTIDANTAS» — LISBOA

Fornecedores da C. P.



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

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

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

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

Manual do Viajante em Portugal

em preparação a 9.ª edição



II Volume (Províncias)

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA
SALA DE JANTAR COM COZINHA
DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Directora-gerente e Editora: FERNANDA D'ORNELLAS

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2

Telefone: P B X 32 01 58 — Direcção: 32 75 20

Correspondente em Madrid: ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA — Marqués de Urquijo, 10-1.º Dt.º — Madrid

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904

Director: ENG.º LUÍS DA COSTA



1838

16 — JULHO — 1964

ANO LXXVII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Espanha 150 pesetas (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

Números Extraordinários 10\$00

REVISTA QUINZENAL

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MARIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
MÁRIO CARDOSO

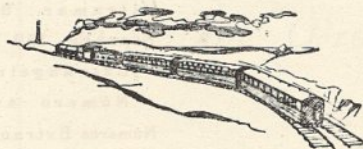
COLABORADORES:

Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
JORGE RAMOS
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA



S U M Á R I O

A precária situação financeira da maior parte dos caminhos de ferro europeus, pelo Eng. <i>LUÍS DA COSTA</i>	187
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	190
O papel do Caminho de Ferro na nossa Civilização, pelo Eng. <i>EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES</i>	191
Dr. Alejandro Freijal	192
Publicações recebidas	192
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo Dr. <i>MANUEL BUSQUETS D'AGUILAR</i>	193
Dois minutos de Viagem, por <i>JORGE RAMOS</i>	195
O novo serviço do «Sud-Express», por <i>GUERRA MAIO</i>	197
Parte Oficial	197
A Direcção de «Os Carlos» resolveu dar o nome de Carlos d'Ornellas à Biblioteca daquela Grupo onomástico.	198
Substídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por <i>EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO</i>	199



A precária situação financeira da maior parte dos caminhos de ferro europeus

Pelo Eng. LUÍS DA COSTA

I

POR carta dirigida, em Dezembro de 1954, ao Presidente da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, o sr. Anseele, então Ministro das Comunicações do Governo belga, solicitava, concretizando uma sugestão que tinha feito ao Conselho de Ministros daquela organização europeia, que o respectivo Comité dos Suplentes incluísse, no seu programa de estudos, a questão que intitulava de «Estudo profundo da precária situação financeira da maior parte dos caminhos de ferro europeus».

Simultaneamente propunha um programa com os seguintes pontos:

- Procurar a verdadeira causa daquela situação, assim como as razões por que certas redes ferroviárias não são deficitárias.

- Propor medidas a recomendar, a fim de fazer cessar aquele estado de coisas, indicando as causas provenientes de circunstâncias alheias à gestão própria das redes e outras.

- Determinar a incidência das causas independentes da gestão das redes, nos custos de produção dos transportes.

- Ter em atenção esta incidência no estudo geral dos problemas de coordenação de transportes, tais como a política de investimentos, de repartição do tráfego, de encargos governamentais, etc..

Em face do problema que lhe fora posto, o Comité dos Suplentes convidou a União Internacional de Caminhos de Ferro (U. I. C.) para lhe fazer um estudo sobre a situação financeira dos caminhos de ferro, a fim de poder encarar a situação de facto, fazendo um exame crítico dessa situação de modo a poder apresentar as sugestões que lhe parecessem as mais apropriadas.

Dando satisfação a este pedido, a U. I. C. apresentou um trabalho, muito bem elaborado e a que deu o nome de «O problema da situação financeira dos caminhos de ferro», trabalho este que dividiu em duas partes: uma a que deu o nome de «Normalização das contas ferroviárias» e que trata de assuntos ligados à contabilidade dos caminhos de ferro, e outra a que chamou a «Coordenação dos Transportes» e que trata do problema geral da melhoria da situação dos caminhos de ferro, no conjunto dos meios de transporte e visando a assegurar o funcionamento racional desses meios.

O que é a normalização das contas? Vamos tentar explicar sucintamente o fundo da questão.

As contas oficiais das redes ferroviárias não traduzem, a maior parte das vezes, a situação real dos caminhos de ferro, pois não são estabelecidas como as contas duma qualquer outra empresa industrial ou comercial. São influenciadas por elementos que deveriam ser considerados como estranhos à exploração ferroviária.

É por esta razão que a U. I. C. propôs que as con-

tas fossem normalizadas, isto é, que fossem rectificadas de modo a não haver distorções, aproximando-se, o mais possível, das contas duma empresa administrada simplesmente por considerações de carácter comercial ou industrial.

A U. I. C. considera a normalização das contas ferroviárias como uma simples e prévia operação de carácter puramente financeiro com o objectivo de as ordenar e procurar a sua verdade.

Quanto à coordenação dos transportes, as suas propostas são fundadas em princípios para darem ao caminho de ferro uma situação racional no conjunto dos diferentes meios de transporte, tais como:

— Libertar o caminho de ferro de certas obrigações ou torná-las menos rígidas.

— Procurar chegar a uma igualdade de encargos e de obrigações entre os diversos meios de transporte.

— Fazer uma coordenação tarifária de modo a levar o usuário a utilizar o meio de transporte que ofereça o menor custo económico para a colectividade.

— Tomar medidas destinadas a assegurar a coexistência dos transportes automóveis particulares e públicos.

— Criar uma estreita colaboração entre o caminho de ferro e os transportes aéreos.

— Realizar uma coordenação efectiva dos investimentos apoiando-se, principalmente, em «contas de transportes».

Em Março de 1956 o Conselho de Ministros da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes tomou conhecimento do relatório da U. I. C. e interessou-se por que fosse feito um estudo com o fim de fixar as regras que servissem de base a uma normalização das contas ferroviárias convidando a U. I. C. a proceder a esse tal estudo de colaboração com o Comité dos Suplentes, que também foi encarregado de prosseguir no exame dos problemas que haviam sido postos pelo Ministro Anseele, devendo apresentar àquele Conselho um relatório sobre os resultados obtidos.

O Comité dos Suplentes procedeu então a uma discussão geral do relatório da U. I. C..

Colaboraram neste estudo as seguintes organizações governamentais: Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, Comissão Económica para a Europa, Conselho da Europa, Organização Europeia de Cooperação Económica e Comissão Central para a Navegação do Reno.

Prestaram também a sua colaboração a este estudo, como organizações profissionais, a União Internacio-

nal dos Caminhos de Ferro, a Federação Rodoviária Internacional, a União Internacional dos Transportes Rodoviários, a Organização Mundial do Turismo e do Automóvel, a União Internacional da Navegação Fluvial, a Câmara de Comércio Internacional, a Federação Internacional das Associações de Transportadores, a Associação Internacional dos Usuários de Ramais particulares e a União Internacional das Associações de Proprietários de Vagões Particulares.

Depois dessa discussão geral foi julgado necessário um exame detalhado do trabalho apresentado pela U. I. C. com a participação das organizações profissionais mais directamente interessadas tais como: a União Internacional de Caminhos de Ferro (U. I. C.), a União Internacional dos transportes rodoviários (I. R. U.), a União Internacional para a Navegação Fluvial (U. I. N. F.) e a Câmara de Comércio Internacional (C. C. I.) e ainda o Director da Divisão de Transportes da Comissão Económica para a Europa (C. E. E.).

Pôde assim o Comité dos Suplentes ficar conhecendo os pontos de vista dos representantes dos diversos meios de transporte, assim como dos usuários, e habilitado a fazer as considerações que se vão seguir, tirando delas as conclusões convenientes.

Os resultados financeiros duma exploração de caminhos de ferro são função da estrutura geográfica da região servida e do seu grau de desenvolvimento económico.

Se a região servida é de carácter predominantemente agrícola o seu rendimento é fraco.

Se os transportes servem zonas industriais, estas desempenham um papel muito importante no equilíbrio financeiro.

Assentes estes princípios, para se fazer uma comparação entre os resultados financeiros dos caminhos de ferro europeus teremos que fazer uma normalização das suas contas. Esta terá, por fim, eliminar, no plano nacional, as causas que falseiam aquelas contas, isto é, neste plano, o caminho de ferro deve ser posto nas condições em que se encontram as outras empresas. No plano internacional não desaparecerão, de qualquer modo, um determinado número de anormalias pelo que, para efeitos de comparação, no plano internacional, devemos encarar-las com prudência, em virtude das diferentes condições jurídicas, fiscais, sociais e económicas.

As administrações ferroviárias, que têm maior deficit, são aquelas em que as tarifas não acompanharam o levantamento geral dos preços e se mantiveram, por decisão governamental, ou por motivo duma concorrência obrigando a preços baixos.

A razão deste facto é, sem dúvida, da parte dos Governos, o evitar um aumento geral de preços, favorecendo o desenvolvimento da sua economia, com a existência de transportes baratos.

Alguns Governos receiam, e bem, que um levantamento de tarifas, sem medidas simultâneas de coordenação aplicadas com eficácia, provoque uma fuga

de tráfego para outros meios de transporte concorrentes, sem benefício para o caminho de ferro.

Tem-se verificado que o tráfego ferroviário, depois da última guerra, tem aumentado consideravelmente, apesar da concorrência dos outros meios de transporte. Isto explica-se pelo baixo nível das tarifas, de que resulta uma diminuição do produto médio das unidades de tráfego quilométrico.

A causa mais antiga e, decerto, a principal, do deficit de certas redes ferroviárias, é a falta de harmonia entre o desenvolvimento dessas redes e a expansão económica da região por elas servida.

O deficit dos caminhos de ferro é mais importante nos países onde o desenvolvimento económico não acompanhou a construção das linhas férreas.

Embora a situação financeira dos caminhos de ferro seja um problema diferente do da coordenação dos transportes, não pode esta deixar de ser encarada, por motivo da sua incidência nas finanças ferroviárias.

Os princípios em que se deve basear a coordenação tem sido já objecto de estudo noutros organismos internacionais e por isso a U. I. C., no seu relatório, adoptou o da livre escolha do usuário, tal como ele foi formulado pelo Comité dos Transportes Interiores da Comissão Económica para a Europa, das Nações Unidas, com sede em Genebra, e assim definido: «o usuário deve ter a liberdade de escolher o modo de transporte dentre os meios fornecidos pelo conjunto dum sistema de transporte são e isento de qualquer monopólio ou de qualquer situação, de facto, equivalente a este, com excepção dos casos em que a natureza e a importância do tráfego não permitam a vários meios de transporte assegurar uma exploração em condições económicas».

No seu relatório, também a U. I. C. deseja que haja uma competição tanto quanto possível livre entre os diferentes meios de transporte, desde que seja uma

leal competição, orientando o usuário para aquele que ofereça o menor custo económico e social.

Julga-se também absolutamente necessário procurar o equilíbrio financeiro dos caminhos de ferro, pelo abaixamento do seu custo de produção e do aumento da sua produtividade.

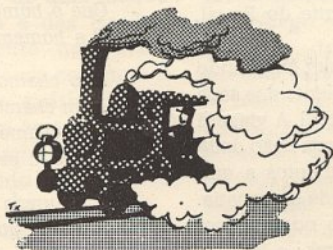
Estes foram os princípios, já aceites em diversos organismos internacionais, como sendo os de uma política sã de coordenação de transportes.

Todavia a União Internacional dos Transportes Rodoviários (I. R. U.) tem mantido a opinião de que «o custo económico e social mínimo» não deve dificultar o desenvolvimento de qualquer modo de transporte desde que a influência dele seja benéfica para o interesse da economia geral.

No seu relatório a U. I. C. enumera os encargos e obrigações de serviço público que os caminhos de ferro ainda suportam e que se justificavam quando possuíam um monopólio de transportes e que são:

- obrigação de explorar linhas que não são rendáveis;
- obrigação de transportar dando satisfação ao aumento de tráfego, nas pontas:
- encargos tarifários, compreendendo, salvo algumas excepções, a obrigação de aplicar as mesmas taxas a todos os clientes e em toda a rede e de homologar e publicar tarifas;
- encargos de infraestrutura;
- limitações técnicas e em especial as que restringem a liberdade de recurso à técnica rodoviária;
- obrigações resultantes do controlo do Estado existente na quase-totalidade dos países.

(Continua)



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Este mês de Julho...

Este mês de Julho vai ficar, na História de Portugal, como um dos meses mais fecundos em acontecimentos de ordem nacional e de mais larga projecção internacional. A quatro deles desejamos fazer referência especial. O primeiro refere-se ao aeroporto de Santa Catarina, na Ilha da Madeira, a cuja inauguração presidiu o Chefe do Estado. Com a construção desse importante melhoramento, a «Pérola do Atlântico» resolveu um dos seus mais justos anseios. Centro de turismo de primeira ordem, essa maravilhosa Ilha de Sonho tornou-se mais acessível aos turistas de todo o Mundo e passou a ficar à distância de uma hora de Lisboa.

O outro acontecimento é a visita do Chefe do Estado, a bordo do «Príncipe Perfeito», a Moçambique, onde é aguardado, no dia 23 do corrente. Aclamado, com delírio, na Ilha da Madeira, por uma população agradecida, os portugueses de Angola testemunharam ao Senhor Américo Thomaz a sua fé inabalável nos destinos nacionais. Foi um encontro de Portugal com Portugal — porque Angola — souberam-no, mais uma vez, os estrangeiros — é Portugal. Viagem de amizade e de soberania, presença da Mãe-Pátria, esta viagem presidencial reveste-se por tudo e em tudo de um excelso significado e culminará, em apoteose, com a recepção que lhe preparam, em Lourenço Marques, os portugueses de Moçambique.

Sintra — o éden terreal, cantada por poetas e celebrada por pintores —, vai assistir a um casamento de príncipes. Os príncipes não são nossos — mas a sua paisagem deslumbrante vai fazer desses noivos estrangeiros dois grandes amigos da nossa terra.

O outro casamento, que assume, igualmente, as proporções de um grande acontecimento, é o de Márcia Kubitschek, filha do antigo presidente do Brasil, dr. Juscelino Kubitschek de Oliveira.

Portugal neste mês quente de Julho está chamando a atenção do Mundo, como nação consciente dos seus destinos e orgulhosa da sua unidade moral. A viagem do sr. Presidente da República é uma nova lição dada a amigos e adversários. Os dois casamentos a que nos referimos fortalecem laços de amizade e simpatia.

Se Junho foi o mês dos Santos do nosso povo, Julho é o mês dos nossos génios tutelares: o Infante D. Henrique, o navegador, e Camões, o poeta das nossas descobertas marítimas.

Não foi pobre de acontecimentos importantes este nosso mês de Julho, quer sob o ponto de vista político, quer sob o ponto de vista romântico.

As nossas praias



A Figueira da Foz numa linda manhã de sol



MEA CULPA

*Não duvido que o mundo no seu eixo
Gire suspenso e volva em harmonia;
Que o homem suba e vá da noite ao dia,
E a homem vá subindo insecto e seixo.*

*Não chamo a Deus tirano, nem me queixo,
Nem chamo ao céu da vida noite fria;
Não chamo à existência hora sombria;
Acaso, à ordem; nem à lei desleixo.*

*A natureza é minha mãe ainda...
É minha mãe... Ah, se eu à face linda
Não sei sorrir; se estou desesperado;*

*Se nada há que me aqueça esta frieza;
Se estou cheio de fel e de tristeza...
É de crer que só eu seja o culpado!*

ANTERO DE QUENTAL

O papel do Caminho de Ferro na nossa Civilização

Pelo Eng. EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES

(Palestra proferida no Instituto Superior Técnico em 7 de Novembro de 1963, integrada na 1.ª Quinzena Cultural do ano lectivo de 1963-64)

(Conclusão)

Meus senhores

O tema que me foi sugerido para esta palestra, incluída na presente actividade cultural do Instituto, é deveras palpitante, se bem que praticamente inesgotável. Quantos aspectos deixei forçosamente de focar, quantas questões simplesmente enunciadas forneceriam temas para vários ciclos de outras palestras, nomeadamente os múltiplos aspectos interessando ao transporte ferroviário na actualidade!

A actividade transportadora assume, com efeito, a maior relevância no quadro dos factores decisivos do progresso. O desenvolvimento dos transportes é fenómeno económico que domina a nossa época. A extensão das redes de comunicações traduz, em certa medida, o grau de expansão económica das regiões que essas redes servem, pois se trata de uma actividade de infra-estrutura que, pela base que proporciona às outras actividades económicas, contribui activamente, embora de modo indirecto, para a elevação do nível de vida das populações.

Neste campo, o caminho de ferro desempenhou no século passado papel fundamental, e continua no tempo presente a ser detentor de uma missão a cumprir ao serviço do Homem e das Nações. Pede-se-lhe, em geral, que execute uma certa gama de transportes, para os quais ele continua a ser o único meio de comunicação prático e eficiente. Em muitos casos, também se continua a pedir-lhe que, tal como outrora, seja ainda hoje, e uma vez mais, o pioneiro intrépido do Fomento e da Civilização.

No campo técnico a questão da velocidade é essencial. É voz generalizada que os comboios devem andar mais depressa. Os 200 km/h aparecem na ordem do dia e várias redes se esforçam por os realizar brevemente em serviço corrente. Se bem que o guiamento permitido pelos verdugos da roda dos veículos ferroviários possibilite levar

a velocidade ainda mais além dentro da segurança da circulação, parece contudo, e neste momento, que não haverá interesse económico em ultrapassar os 300 km/h.

Que, na sua essência, o caminho de ferro continua a ser um transporte da actualidade não deve oferecer a menor dúvida. O que ele não poderá deixar é de se adaptar às exigências do tempo presente.

Se a circulação a maiores velocidades, tanto em serviço de passageiros como de mercadorias, constitui neste domínio um imperativo, não o é menos a melhoria do traçado e das características das grandes linhas. Note-se que, como transporte público, o caminho de ferro continua ainda hoje a constituir a espinha dorsal dos sistemas de comunicações dos diversos países.

Por isso ele deverá ligar fundamentalmente os grandes centros por circulações rápidas e frequentes. Terá, porém, por outro lado e muitas vezes, que se conformar com o abandono da exploração das linhas secundárias de pequeno tráfego, pesada herança de outrora que presentemente tanto o onera.

A realização de velocidades elevadas é dispendiosa, mas é rentável por satisfazer às necessidades do tráfego e conduzir portanto às melhores condições de optimização do volume deste. Exige, porém, uma infra-estrutura técnica de qualidade — uma via forte, de geometria perfeita, elástica e suave; materia circulante resistente de rolamento cómodo; material tractor potente e adaptado ao serviço; uma sinalização completa e de elevada segurança.

Sendo o único meio de transporte que dispõe de um guiamento seguro e independente da acção humana do condutor dos veículos, o caminho de ferro reúne condições quase ideais para a realização do automatismo. É um campo ainda pouco explorado nas aplicações ferroviárias se compararmos com o desenvolvimento por ele atingido em

relação, por exemplo, à aviação. Mas não será ousado prever que os tempos próximos conduzirão neste domínio a notáveis progressos do caminho de ferro. O simpósio sobre cibernética que presentemente decorre em Paris, sob os auspícios da União Internacional de Caminhos de Ferro, representa sem dúvida o primeiro grande passo no sentido das realizações práticas, que os caminhos de ferro japoneses já aliás iniciaram com vista à nova linha do Tokaido, em face das velocidades máximas de 250 km/h que os comboios de passageiros nela poderão atingir.

Uma concorrência desregrada entre os vários meios de transporte é contrária aos interesses das nações e sobremaneira prejudicial do ponto de vista económico.

Cada um desses meios de transporte possui um campo de acção que se pode considerar óptimo em face das características técnicas que o identificam.

São inevitáveis algumas sobreposições marginais dos referidos campos, sem que contudo venham alterar os dados do problema. Naturalmente que estes variam de país para país, embora apresentando de uma mesma linha geral de carácter.

Será portanto mediante um regime de coordenação equilibrada e racional que se poderá obter do conjunto de meios de comunicação, um índice máximo de produtividade.

É certo que nos últimos 40 anos a quantidade de veículos automóveis existentes no mundo foi multiplicada por 50 e que os aviões comerciais de hoje são pelo menos 3 ou 4 vezes mais rápidos do que outrora.

Mas também o caminho de ferro duplicou as suas velocidades comerciais e passou a transportar cargas notavelmente mais pesadas.

Recorda-nos ter lido há pouco, em revista da especialidade, que não é fácil ser-se profeta e muito menos no domínio do transporte ferroviário, pois que a evolução deste é diferente em cada caso: o futuro do caminho de ferro nos Estados Unidos afigura-se, por exemplo, nitidamente diferenciado do que para ele parece poder adivinhar-se na Europa.

É, porém, indiscutível que as novas condições de vida impostas ao caminho de ferro pelas exigências da Economia moderna vieram reclamar a revisão profunda das numerosas questões técnicas e económicas que respeitam ao seu funcionamento.

Ora uma das características mais frisantes que o impõem é precisamente a sua extraordinária vitalidade, a qual o tem levado a atravessar vicissitudes das mais diversas cumprindo fielmente a sua missão de Serviço público, acorrendo a todos os apelos, e solucionando os mais variados problemas de transporte.

Muitos têm sido os cépticos e os pessimistas que lhe vaticinam breve desaparecimento, considerando-o gasto e ultrapassado pelos outros meios de transportes mais jovens, mais dinâmicos e mais irrequietos.

Contudo contam-se também por multidões os que nele acreditam e confiam, como o testemunham o interesse e o entusiasmo com que acolhem as suas novas realizações.

Pelas mãos firmes da Técnica e dos técnicos, o caminho de ferro continuará a rejuvenescer e a adaptar-se continuamente às exigências das épocas, estamos disso certos.

E porque contém em si as possibilidades do êxito, não duvidamos que triunfará.

Terá então mais uma vez servido o Bem Comum e vencido. Talvez a ingratidão humana lhe não saiba ou não queira reconhecer os serviços prestados em todos os domínios.

Mas isso não o fará, porém, desviar-se, um só passo, da sua nobre missão de arauto fiel do Progresso e da Civilização.

Dr. Alejandro Freijal

Não há dúvida que a Espanha tem ao serviço da sua propaganda turística e da sua propaganda cultural uma excelente, uma bem montada organização, como também não nos restam dúvidas de que a Delegação Oficial do Turismo Espanhol, sob a ilustre direcção do sr. dr. Alejandro Freijal, sempre procurou, com a máxima lealdade, estabelecer entre a Espanha e o nosso País as melhores relações de amizade e de compreensão.

O sr. dr. Alejandro Freijal, que acaba de ser nomeado, pelo Ministro de Informação e Turismo de Espanha, para ocupar o cargo de Delegado do Turismo em Barcelona, ao apresentar-nos as suas despedidas, teve a gentileza de nos assegurar a continuação, no seu novo cargo, dessa política de bom entendimento e tão necessária entre duas nações vizinhas e amigas.

Ao ilustre e grande amigo de Portugal desejamos, muito sinceramente, as maiores felicidades no desempenho das suas novas funções em Barcelona.

Publicações recebidas

"Jornal do Médico"

Continuamos a receber, com regularidade, o semanário - «Jornal do Médico», cuja colaboração é assinada por professores e médicos especializados.

No número de 6 de Junho, lê-se, entre outros artigos de muito interesse: *Um judicioso comentário a propósito da greve dos médicos belgas.*

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Exercício de 1963

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS D'AGUILAR

I

COM uma apresentação gráfica louvável, bem redigido, acompanhado de gráficos e de mapas, além da gravura da capa, que representa a ponte D. Maria Pia sobre o rio Douro, lê-se com agrado o Relatório da mais importante empresa portuguesa em matéria de transportes e referente ao exercício de 1963. Quem o escreveu sabia o que queria, aquilo que devia dizer e como fazê-lo, o que é vantajoso e digno de apreço. É, pois, à semelhança de outros relatórios respeitantes a exercícios passados, que vou apresentar algumas considerações destinadas a esclarecer, pretendendo apenas demonstrar o meu interesse por tudo quanto é ferroviário.

Começa o Relatório por se referir à situação financeira da Companhia, o que mostra com razão ser esse o problema mais importante das empresas ferroviárias de qualquer país, e de que melhorou em relação aos exercícios de 1961 e de 1962, embora continue mau. O prejuízo foi de 136 076 719\$00, e devido aos subsídios, aliás reembolsáveis, ficou reduzido a 53 100 139\$00.

Por um magnífico gráfico que se encontra no Relatório, que estou analisando, verifica-se que o último exercício onde houve lucro, foi o de 1947, tendo-se agravado o défice numa progressão quase constante até 1957, melhorou ligeiramente até 1960, vindo a atingir em 1962 o maior de todos, ou seja um prejuízo de 193 104 982\$00, reduzido a 117 052 946\$00 devido a subsídios reembolsáveis. Deve-se fixar que esses subsídios, como o nome indica de reembolsáveis, têm de ser pagos, pelo que constituem um alívio apenas passageiro, um crédito a satisfazer dentro de determinado prazo. Assim o saldo devedor para 1964 foi de 420 812 977\$45.

Esta situação de prejuízo da exploração ferroviária não é apanágio apenas da Companhia Portuguesa, mas, há mais de trinta anos, de muitas empresas de outros países. Se a situação de desgraça não deve servir de exemplo, não é menos verdade, que, sem sair de Portugal, no continente

a outra empresa ferroviária, além da Companhia Portuguesa, é a Sociedade Estoril que dá lucro. Com efeito⁽¹⁾ o saldo do exercício de 1963 foi de 14 302 000\$00, o que permitiu até dar dividendo ao capital accionista, e isto numa linha apenas com tráfego de passageiros, praticamente sem serviço de mercadorias.

Na Companhia Portuguesa aumentou em 1963, quer o número de passageiros, quer a quantidade de mercadorias, as receitas elevaram-se de uma forma constante, havendo um benefício de mais 104 mil contos com referência a 1960, mas o prejuízo não desapareceu ainda que de um modo mais reduzido.

Com referência ao tráfego de passageiros, uma medida importante, que a Europa Ocidental executou em 3 de Junho de 1956, com excepção de Portugal e Espanha, foi a redução das classes a duas, pelo desaparecimento da terceira classe. Determinou a portaria n.º 19 916 de 22 de Junho de 1963 que existissem somente duas classes nos caminhos de ferro portugueses do continente, como aliás já vinha acontecendo por circularem nas composições apenas carruagens de primeira e terceira classes, sendo de admirar que a medida do ano transacto não tivesse sido tomada há mais tempo. A diferença, com relação às explorações ferroviárias dos outros países, consistiu em se agravarem os preços entre nós, enquanto no estrangeiro o sistema foi o do preço dos bilhetes de primeira classe igualarem os da segunda, e os desta classe aos da terceira, pelo que se deu um aumento do número de utentes na primeira classe como era de esperar e benéfico para as receitas, pelo desejo de melhorar as condições de transporte.

Não admira que nas linhas portuguesas o resultado fosse o contrário das outras devido ao processo seguido, verificando-se uma clara redução do número de utentes em primeira classe salvo na tarifa de assinaturas, e um aumento substancial na segunda classe.

Para pequenas deslocações e viagens longas

(1) Estoril, Exercício de 1963, Lisboa 1964, pág. 9.

preferem os passageiros a primeira classe, enquanto procuram a segunda classe nos percursos suburbanos e nos de distância média. Dado o critério seguido não era de esperar outra coisa, pois os passageiros é natural que defendam os seus interesses, ou então o caminho de ferro julga-se na sua época áurea, sem concorrência, como único meio de transporte terrestre acelerado, e ao qual tudo lhe estava inteiramente subordinado. Isso já passou e não volta, pelo que é preferível estar em contacto com a realidade, e não com aquilo que a nossa imaginação deseja.

É de justiça notar que se a Companhia Portuguesa explorasse somente a linha de Sintra teria um importante lucro, como acontece à Sociedade Estoril que apenas explora a linha do Cais do Sodré a Cascais, e vem-se acentuando desde a electrificação iniciada em 1957. O mal encontra-se nas outras linhas, e se não é possível aplicá-lhes inteiramente o mesmo sistema de exploração da linha de Sintra, muito se pode fazer para sanear e tornar lucrativa a exploração ferroviária da Companhia Portuguesa, sem aumento de tarifas nem combate aos outros meios de transporte, mas antes pela sua coordenação. Muito se tem escrito a este respeito e alguns resultados favoráveis se têm empregado.

Como já referi, aumentaram as receitas provenientes do tráfego de mercadorias que constituem a base da vida de uma empresa ferroviária, salvo em determinadas linhas suburbanas como é o caso da exploração lucrativa da linha de Cascais pela Sociedade Estoril. Creio que nesta matéria muito há a fazer pelo emprego de modernos processos usados noutros países em que desapareceu a pequena e a grande velocidade, substituindo-as pela velocidade normal e pela velocidade rápida. Com vantagem empregam-se mesmo comboios expressos internacionais destinados apenas a mercadorias. Só assim é que o caminho de ferro competirá

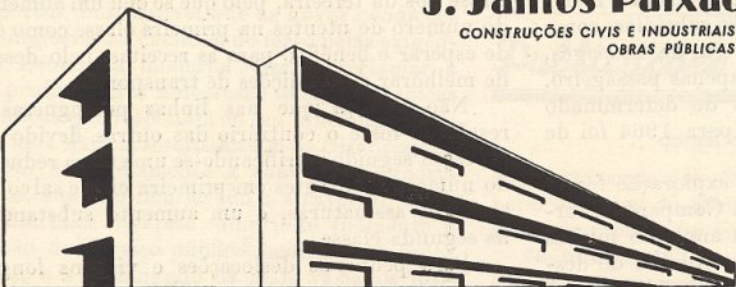
com a camionagem num regime equitativo para ambos.

Estudando as despesas de exploração, verifica-se o aumento dos encargos, enquanto se diminuíram os gastos dos serviços. Desta forma se vai no bom caminho, que é fazer-se dentro do possível a exploração cada vez mais económica, pela organização científica do trabalho, sinalização para o público e redução do pessoal.

Com referência ao número de empregados a França, que possui os melhores serviços ferroviários da Europa quer pela técnica quer pela sua constante modernização, tem conseguido resultados satisfatórios e mesmo invulgares. Basta lembrar que o número de agentes⁽¹⁾ era de 490 350 em Junho de 1946, e passou em Junho de 1963 a ser de 356 950 apesar do aumento do número de comboios bem como à expansão cada vez maior dos serviços. Tudo conseguido pela racionalização das actividades, desde as indicações ao público por meio de dísticos, até cada empregado estar integrado na sua função de forma a obter-se um rendimento total. Pode-se mesmo dizer que o pessoal francês desempenha as suas funções com um brio que só merece respeito e admiração. Isto desde o pessoal superior até ao mais modesto empregado, todos têm orgulho, e com razão, em serem ferroviários.

Em Portugal recordamos que o mesmo facto se dava com engenheiros que conheci, como José Fernando de Sousa, Manuel Francisco de Vargas, Augusto César Justino Teixeira, Bernardo de Aguiar Teixeira Cardoso, e muitos outros, que estavam compenetrados justamente da importância da sua profissão ferroviária. Ora é esse brio profissional que se deve desenvolver e favorecer em todos os agentes qualquer que seja a sua categoria, competindo aos superiores dar sempre o exemplo aos inferiores.

(1) L'Année Ferroviaire, Paris 1964, pág. 149.



J. Santos Paixão & Irmão, Lda.

CONSTRUÇÕES CIVIS E INDUSTRIAIS
OBRAS PÚBLICAS

Av. Almirante Reis, 45-3.º-Esq.
LISBOA

TELEFONES:

84 53 41

84 25 51



Dois minutos de Viagem

Por Jorge Ramos

Haifa, balada morta

PARA lá de Alexandria, porta maravilhosa da África legendária, olhando o esplendor azul do Mediterrâneo, caminha vagaroso e dolente, arrastando a sua lentidão crocodiliana, o grande Nilo, que vai perder-se na moldura ardente das dunas do Sudão, lágrima no infinito, dessedentando as caravanas que calcam a fornalha dos areais. De Mirsa vêem os mercadores de âmbar e de essências, a passo de camelo, demandando a rota de indescobríveis designios. Alguns levaram muitos meses atravessando a Algéria distante, vendo os «grous» debruando os oásis verdejantes sob a poesia misteriosa do crepúsculo, e as planícies áridas, com uma ou outra tribo rumorejando na sua vida nômade; percorreram a vastidão desértica da Líbia — os mercadores de Farian e de Audyla.

Cairo, esfíngica, hierática, é um rosto velado de mulher, que esconde ainda um europeísmo nervosado na intranquila ambiência das suas ruas. Ruas que falam todas as línguas e vestem todas as raças, onde passam todos os sonhos de aventura e todas as ambições vulgares... A vida errante, caravana sem rumo, sede tantalesca, só começa para lá de Henuan, primeiro passo no abismo das areias que o rio lendário guia pelo trilho calcinante da Núbia. Atravessando o Suez, estende-se até ao golfo de Aden, o mar vermelho — golfada de sangue que lambe a costa agreste e se embebe na esponja da Arábia ardente e misteriosa; deste lado a paisagem ensombra-se de um misticismo profundo que nos conduz, alumados por invocações fantásticas, às catacumbas dos séculos longínquos. Vemos ao longe a crista negra do Sinai, projectando a sombra que rasga nas planuras do destino humano, os calvários e as vias-sacras...

Começam aqui todas as páginas do evangelho; o drama bárbaro do ideal e da paixão, dos sonhos tenebrosos e das aparições deslumbradoras, é a única flor bravia, de letal perfume e de onírico atordoamento, que acorda nesta sonolência tétrica de campa. É infinita a desolação sobre a estrada de ossadas que vai de Midian a Mokka, ao longo do

imenso mar vermelho — sepultura de tesouros e cofre de tragédias.

Port Saïd bebe ainda o *gin* britânico. É o grande estaleiro de todos os paquetes, que seguem como espectros pelas áleas dos oceanos; é o grande «bar» de todos os apetites para a última taça de aventura.

Jaffa surge silenciosa. Ficam para trás os muros brancos de Jerusalém — lírios enormes na distância... Para onde vai o espírito inquieto que repeliu o bulício das cidades mediterrânicas. Para onde vai esse enervamento absurdo? *Quo Vadis?*

E a nossa alma continua a peregrinação silenciosa como os romeiros que vão para Damasco e ali para Beirut, internando-se na Síria das magias e dos sortilégios. O milagre da cidade sem voz fica já longe. É mais penetrante o silêncio. Em tudo calma, dormência. Jerusalém é uma estrela que se apaga pouco a pouco na nossa retina — e Haifa, tranquila, muda, resignada e doce, abre-nos os braços das suas ruelas por onde passam antigas visões de peregrinos de barbas nevadas, e rapariguitas trigueiras modelando no ombro a redondez das infusas. Sonham nas águas brancas as barcas de velas líricas — asas imóveis de ibis. E taciturnos, cismáticos, vagarosos, passam como nos velhos tempos faraônicos, os burros brancos carregados de alfazema...

THREE HORSES BEER
CERVEJA HOLANDESA

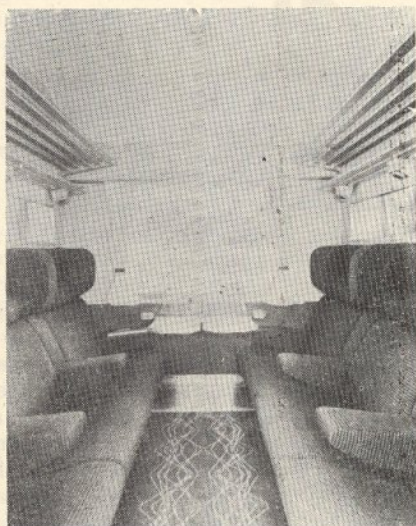


UMA VEZ PROVADA É SEMPRE DESEJADA

Representante:

Benarus, Lda.

Rua da Emenda, 100 Telefone 325674



Estofos das carruagens Grandes Linhas,
1.ª classe



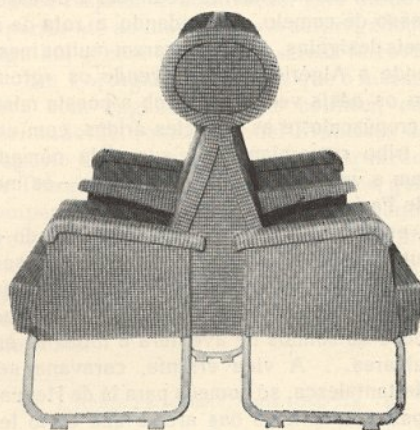
Banco simples de 2 lugares, 2.ª classe
(estudo)

Molaflex

Molas Flexíveis, Lda.

Apartado 61 — S. JOÃO DA MADEIRA

EXECUTAMOS ESTUDOS
E PROTÓTIPOS DE BANCOS
PARA CAMINHOS DE FERRO



Banco duplo de 4 lugares, 1.ª classe (estudo)

Gama de fabricação:

- * colchões de molas
- * camas
- * sofás-cama
- * almofadas
- * edredons
- * molas técnicas para a indústria
- * estofos para automóveis e autocarros

O novo serviço do "Sud-Express"

Por GUERRA MAIO

UM acontecimento ferroviário acaba de se dar e que convém registar na «Gazeta». O «Sud-Express» passou a ser um comboio popular como as circunstâncias exigem. Deus seja louvado. Os compartimentos da classe turística têm três lugares sobrepostos e devem ter o favor e, digamos, o agradecimento do público.

Façamos um pouco de história.

Em 1922, ou 1923, fui nomeado 2.º delegado da Companhia da Beira Alta, na conferência anual do tráfego França-Espanha-Portugal, pelo administrador-delegado da mesma, Luís Ferreira da Silva Viana, o qual me deu discretas instruções para nela ventilar a inclusão de uma carruagem ordinária, mixta de 1.ª e 2.ª classes no «Sud-Express», pelo menos no percurso hispano-português.

A minha nomeação não agradou, porém, aos delegados das outras companhias, visto eu ser apenas um vulgar agente comercial cujas funções eram em Paris, onde eu exercia o lugar de director da Agência de Turismo que a Sociedade de Propaganda de Portugal tinha no rés-do-chão do edifício do Banco Nacional Ultramarino, na rua do Helder, n.º 8. Ali vendíamos bilhetes no «Sud-Express» para o que nos era atribuído um certo número de lugares.

Por essas razões eu estava ao corrente do que se passava no tráfego ferroviário para Lisboa e de que eu dava regularmente conta à Companhia da Beira Alta.

Estávamos na época das *vacas gordas* e por isso os preços no famoso comboio de luxo eram altos. Os fregueses queixavam-se mas lá iam tomando os bilhetes, pois, no outro comboio, havia um incómodo trasbordo em Medina entre a uma e as três horas da manhã.

Devo aqui dizer que antes da guerra 1914/18 o suplemento dos lugares de cama, além do bilhete de 1.ª classe, era de 40% nos comboios ordinários e de 50% nos de luxo, mas quando o «Sud» foi restabelecido, em 1920, o suplemento era quase igual ao bilhete de 1.ª classe.

Na conferência de Valência d'El Cid, em 1922, a que eu assisti, comecei por dizer que o suplemento pela cama era muito elevado, o que levava o público a queixar-se com frequência. Ninguém me quis ouvir e na conferência seguinte não fui convidado a fazer parte dela e de nenhuma outra. O diabo é que eu escrevia em jornais, entre eles o «Diário de Notícias», já então com a maior tiragem de todos os

jornais portugueses, e de vez em quando eu ia lembrando os inconvenientes que embaraçavam o tráfego ferroviário internacional.

Luís Ferreira da Silva Viana tinha um objectivo: atrelar uma carruagem mixta de 1.ª e 2.ª classes, para o que dispunha de três esplêndidas unidades mandadas construir em 1912, e ainda hoje, 52 anos depois, em serviço. Essas excelentes carruagens assentes sobre bogies, tinham 8 compartimentos, quatro de 2.ª classe com 31 lugares e outros tantos de 1.ª com 23 assentos, os quais se transformavam em cama, mas que nunca serviram.

Os comboios de luxo acabaram por assim dizer com o restabelecimento do tráfego em 1920 dando o exemplo o famoso «Simplon Orient Express» que passou a admitir passageiros ordinários de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes. Ao «Sud» aconteceu o mesmo, não admitindo porém a 3.ª.

Já agora aí vai uma pequena história: indo de Copenhaga para Estocolmo, ao atravessar a pequena via marítima, e ao chegar a Malmö, estava junto do cais principal, às 23 horas, um comboio enorme, com os compartimentos de 1.ª e 2.ª classes transformados em camas. Eu tinha bilhete ordinário de 2.ª. Fui à procura de um lugar sentado e só o encontrei no final da composição e com uma única passageira sentada. Veio o revisor que me disse em francês que eu podia ir tomar uma cama para o que havia que pagar apenas tantas coroas, uns seis escudos. No regresso de Narvik, tomei uma cama para Oslo e pelo mesmo preço. Que nata de comodidade e de civilização eu trouxe comigo!

O que nós estávamos atrasados em relação àqueles países nortenhos!

No novo «Sud-Express» não são admitidos passageiros de 2.ª classe de serviço nacional, por não haver certamente possibilidade de os alargar, mas é natural que o venha a ser nos grandes percursos, como por exemplo de Lisboa a Mangualde ou Guarda.

É bom ter em conta que o sucesso das carreiras de camionetes é, sem dúvida, os horários cómodos que dão aos passageiros: partida de manhã e regresso à tarde, quando não é ao meio-dia, o que dá a possibilidade de cada um poder ir almoçar a casa.

O público habitua-se facilmente ao que é cómodo e prático e por isso corresponde de boa vontade ao que de interessante lhe é oferecido.

O serviço da camionagem tal como está não é



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Decreto-Lei n.º 45815

O «Diário do Governo», I Série, de 14 de Julho de 1964, publica o seguinte:

Para execução de algumas das medidas programadas na revisão do plano financeiro elaborado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, torna-se necessário encargar, nos termos do Decreto-Lei n.º 44 497, de 6 de Agosto de 1962, a intervenção do Fundo Especial dos Transportes Terrestres na obtenção dos recursos necessários à melhoria da conjuntura actual e ao prosseguimento da política de reapetrechamento em curso, tendentes a assegurar à empresa concessionária da exploração das linhas férreas condições de vida compatíveis com o lugar que desempenha no plano da economia da Nação.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2 do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, nos termos do § 2.º do artigo 80.º, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É autorizado o Fundo Especial de Transportes Terrestres a contrair na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência um empréstimo de 209 800 000\$ para ser aplicado, nos termos do Decreto-Lei n.º 44 497, de 6 de Agosto de 1962, na parte aplicável, ao financiamento da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Art. 2.º O levantamento dos fundos a que se refere a operação de empréstimo referida no artigo anterior poderá ser efectuado, escalonadamente, em fracções e nos prazos a fixar, mediante acordo entre o Fundo Especial de Transportes Terrestres e a Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência.

Art. 3.º O Fundo Especial de Transportes Terrestres consignará prioritariamente ao pagamento dos encargos deste empréstimo a parte necessária das receitas do seu orçamento ordinário.

Art. 4.º O Fundo Especial de Transportes Terrestres poderá antecipar a liquidação de todo ou parte do empréstimo.

Art. 5.º Mediante decreto assinado pelos Ministros das Finanças e das Comunicações serão promulgadas as alterações orçamentais necessárias à execução do presente diploma.

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

Paços do Governo da República, 14 de Julho de 1964. —
ANTÓNIO DE OLIVEIRA SALAZAR — *Manuel Gomes de Araújo*

isento de críticas, e por este país fora há anomalias que poderiam ser suprimidas, e nas quais o bom critério e o bom senso podiam fazer muito. A Companhia dos Caminhos de Ferro, por exemplo, devia ter o direito de estabelecer carreiras convergentes aos comboios, quando a camionagem o não quisesse fazer.

No horário das carreiras deviam as entidades oficiais ter intervenção de maneira a ser oferecido aos passageiros, serviços com mais critério. As reclamações do público, feitas por escrito, deviam ser atendidas, com benevolência e no desejo de bem servir os interesses da colectividade.

A Direcção de «Os Carlos» resolveu dar o nome de Carlos d'Ornellas à Biblioteca daquele Grupo onomástico

Na sua última reunião, a Direcção do grupo onomástico «Os Carlos», de que fazem parte, entre outros distintos elementos, os srs. Comodoro Dr. Carlos Henriques e o jornalista Carlos de Barros Queiroz, deliberou dar o nome de Carlos d'Ornellas às salas onde se encontra instalada a valiosa biblioteca daquela colectividade. Carlos d'Ornellas, nosso saudoso director e amigo, sócio fundador n.º 1 do primeiro Grupo Onomástico que se constituiu no País, dedicou à formação daquela biblioteca excepcional carinho. São milhares de volumes que se encontram à disposição dos numerosos sócios do Grupo.

A memória do fundador do Grupo «Os Carlos» é inteiramente digna dessa homenagem.

Por essa iniciativa e por esse justo preito, felicitamos a ilustre Direcção da benemerente colectividade onomástica.

— *Alfredo Rodrigues dos Santos Júnior — João de Matos Antunes Varela — António Manuel Pinto Barbosa — Fernando Quintanilha Mendonça Dias — Alberto Gorjão Franco Nogueira — Eduardo de Arantes e Oliveira — Inocêncio Galvão Teles — Luís Maria Teixeira Pinto — Carlos Gomes da Silva Ribeiro — Francisco Pereira Neto de Carvalho.*

4.ª Repartição (Secção de Via e Obras)

O «Diário do Governo», II Série, n.º 164, de 14 de Julho de 1964, publica o seguinte:

Para efeitos do disposto do n.º 1 do artigo 12.º da Lei n.º 2 030, de 22 de Junho de 1948, se declara que, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 26 de Junho findo, foi aprovado o projecto de modificação e ampliação da estação de S. Romão, na linha do Minho, de que resulta a expropriação das parcelas de terreno entre os quilómetros 14,97290 e 15,40000 da referida linha, necessárias à execução da obra.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 2 de Julho de 1964. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho.*

Devia haver mais benevolência no transporte de passageiros eventuais nas camionetas de carga, o que se não faz, dizem, para não prejudicar os serviços públicos. Depois nessa proibição há um atentado à benevolência dos proprietários das carreiras, os quais deviam dispor daquilo que lhes pertence. Quem há que jamais notou o prejuízo feito aos hotéis e pensões, quando um morador do sítio leva para sua casa e onde aloja, gratuitamente, um amigo que se dirigia à hospedaria?!

Não é de mais repetir que a nós, portugueses, o que nos sobra em inteligência, falta-nos em bom-senso, o que é bem para lamentar.

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

(Com algumas referências aos Caminhos de Ferro na Índia portuguesa, Angola e Moçambique)

Por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

(Continuação)

Passados 10 anos depois da abertura ao trânsito da linha adjudicada, o Governo teria o direito em qualquer tempo, até terminar o prazo da amortização, de se apropriar da linha mediante o reembolso efectivo do capital despendido na sua construção (menos a parte já amortizada) e o pagamento de um «bónus» de 10 por cento sobre aquele capital integral prevenindo disso seis meses antes a companhia concessionária.

Se até estar terminado o prazo de amortização o Estado não tivesse aproveitado esta faculdade a Companhia tinha o direito de gozar por mais 10 anos o caminho de ferro sem garantia alguma de juros da parte do Governo e sujeito às contribuições Gerais do Estado; findo este prazo, o caminho de ferro, com todo o material e edifícios reverteria para o Estado.

Dentro de dois meses a Companhia deveria começar a trabalhar.

Garantias e concessões do Governo

Para ocorrer às despesas da Companhia estabeleceu o Governo uma tabela de preços, de acordo com a Companhia, obrigando-se a garantir um mínimo de juro anual de 6 % e 1 % de amortização sobre o capital despendido na construção do caminho de ferro, deduzindo-se no fim de cada ano a parte do capital amortizada para sobre o remanescente se contar o juro garantido.

O Governo igualmente concedia e abonaria à Companhia o prémio de 3 % sobre o custo efectivo de cada fracção do caminho de ferro à medida que cada uma delas fosse sendo aberta à circulação e dava como hipoteca especial de cumprimento destes compromissos o rendimento do imposto estabelecido para a amortização das notas, cuja importância média orçava por 600.000\$000 réis, sendo o mesmo im-

posto prolongado pelo tempo necessário para esse efeito.

Para caução de pagamento de juro garantido obrigava-se o Governo a criar e depositar uma soma em inscrições ou «bónus» correspondente à importância do juro integral de um ano, segundo o preço de tais valores no mercado; seriam concedidos à Companhia o direito de proceder à venda daquela parte que fosse necessária para se embolsar pelo seu produto do juro liquidado em cada semestre que o Governo lhe devesse satisfazer e que ela tivesse arrecadado um mês depois do seu vencimento. Igualmente seriam concedidos à Companhia, gratuitamente, os terrenos que a linha ocupasse, madeira das matas nacionais, ficando todo o transporte e a extracção das madeiras à custa da Companhia, que ficava isenta de qualquer contribuição geral ou municipal durante os primeiros vinte anos.

Não se incluía nesta isenção o direito de trânsito que houvesse de se lançar sobre os preços dos transportes de passageiros em mercadorias não excedendo, porém, este direito a dos referidos preços.

Em caso de guerra, se o caminho de ferro ou qualquer dos seus edifícios fosse destruído ou danificado o Governo indemnizaria a Companhia pagando o valor das reparações além dos lucros cessantes calculados pela média dos últimos anos ou adicionaria essa importância ao capital em dívida e se comprometia a não conceder nenhuma linha paralela, salvo se fosse a distância que excedesse 10 léguas, mas ficava-lhe reservado o direito de fazer novas concessões de quaisquer caminhos de ferro que viessem a entroncar com aquela linha.

As companhias concessionárias de quaisquer caminhos de ferro que viessem entroncar na linha da Companhia teriam a faculdade, pagando as tarifas estabelecidas e sujeitando-se aos respectivos regula-

mentos de polícia e serviço, de fazer circular nela as suas carruagens, vagões e máquinas, sendo esta faculdade recíproca para aquela linha.

Obrigações e Direitos da Companhia

Poderia a Companhia destruir moinhos, desviar correntes, alterar a direcção dos caminhos e expropriar terreno uma vez que a construção da linha o exigisse.

Antes da homologação do contrato definitivo a Companhia depositaria 5 % do custo presumível da construção da primeira secção que seriam restituídos em 3 prestações à proporção do andamento dos trabalhos, a saber: 2 ° depois de terminado um sexto da extensão da 1.ª secção, 2 % depois de um terço e o restante 1 % finda a metade do caminho de ferro.

Obrigava-se a Companhia a executar todos os trabalhos para a abertura da 1.ª secção no prazo de 2 anos.

A Companhia transportaria as tropas e quaisquer munições de guerra por metade do preço das tabelas e as malas de correio seriam transportadas gratuitamente nos comboios de grande velocidade.

Tratando-se de Companhia estrangeira esta seria obrigada a admitir até um quarto do capital os capitalistas portugueses que pretendessem tomar parte na empresa.

Se o Governo precisasse de dirigir tropas e material militar sobre qualquer dos pontos servidos pela linha, a Companhia ficava obrigada a pôr imediatamente à sua disposição por metade das taxas das tarifas todos os meios de transporte.

Cláusulas especiais

Nestas se estipulavam as condições técnicas a que deveria obedecer o projecto, entre outras: que o caminho de ferro teria uma só via com um sétimo da sua extensão em vias de resguardo.

Se a Companhia concessionária não começasse os trabalhos no prazo estipulado ficaria rescindido o contrato e a caução reverteria a favor do Estado e rescindido este a feitura do caminho de ferro seria de novo adjudicada e se, passados seis meses, não apparecesse nenhum licitante, os troços do caminho de ferro construído passariam a Propriedade do Estado, ficando a Companhia privada de todos os seus direitos e terminado o prazo da sua usufruição deveria entregar ao Governo o caminho de ferro, todo o seu material circulante e edificios.

Determinava-se ainda que nos últimos 5 anos antes de findo o prazo da amortização o Governo teria o direito de haver os rendimentos do caminho de ferro ou de lhe reter os juros que tivesse de pagar para os empregar na conservação da via e seu material, caso a Companhia mostrasse desleixo no desempenho dessa obrigação.

A velocidade dos comboios seria, em termo médio, de 10 léguas por hora, para viajantes e de 5 para as mercadorias.

No dia 10 de Agosto de 1852 e em 30 era lavrado o termo da concessão provisória feita à Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal, da construção do caminho de ferro de Lisboa à fronteira e assinado o decreto autorizando o Governo a fazer construir um caminho de ferro que, partindo do Porto, viesse entroncar na linha de Lisboa à fronteira, podendo ser concedida a uma companhia a feitura e exploração de toda a linha férrea do Norte.

Neste caso entraria o Estado com o número de acções correspondentes às somas que realizasse pela conversão do fundo especial de amortização, ordenada por decreto da mesma data e as acções pertencentes ao Estado nesta hipótese seriam depositadas no Banco de Portugal como penhor das obrigações do Tesouro, criadas em virtude do referido decreto.

Por portaria de 9 de Novembro, assinada pelo Ministro da Fazenda, António Maria Fontes Pereira de Melo, foram estabelecidas as instruções para serviço da Comissão encarregada do estudo da directriz do caminho de ferro do Norte.

Entre outras, frisava-se que a directriz do caminho de ferro do Norte deveria partir de um ponto para cá da foz do Zêzere, acima do nível das mais altas cheias do Tejo, e que Coimbra era ponto obrigatório da directriz ainda que o acesso à cidade tivesse de ser feito por meio de dois arcos, cada um tangente em seu alinhamento e tangentes entre si por sua convexidade.

Deveriam ser estudadas duas variantes para a directriz, uma pelos vales de Soure e do Mondego e outra por Tomar, e na directriz para o Porto igualmente deveriam ser estudadas duas variantes, uma pela bacia de Aveiro, a outra deixando à esquerda a cidade de Aveiro passando quanto possível perto das povoações do distrito.

Deveria ainda a Comissão estudar a passagem da linha de caminho de ferro da margem esquerda do Douro para a direita e o seu acesso à cidade do Porto, com o fim de que a estação de chegada a esta cidade fosse na margem direita e de que no futuro a linha pudesse continuar ao longo da provincia de Entre Douro e Minho.

Em 9 de Dezembro entregava Hardy Hislop ao Governo o projecto do Eng.º Rumball, relativo ao troço de Lisboa a Santarém, que partia do Largo do Intendente e ligava o tráfego fluvial por um ramal de Chelas a Xabregas e em Fevereiro do ano seguinte era aprovado o projecto mas fazendo partir a linha do Cais dos soldados, tendo então ficado estabelecidos os prazos em que deviam estar subscritos $\frac{5}{4}$ do capital da Companhia e fazer o depósito definitivo.

(Continua)



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS



Rafi

MATERIAL DE
SINALIZAÇÃO

Representante:

SOMIL

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.

AVENIDA ALMIRANTE REIS, 59
TELEFONE 53 88 76 (10 linhas)

LISBOA

Aniz «Dómúz»

O REI DO ANIZ

TRÊS TIPOS:

DOCE-SECO
MEL DE DAMAS

Prove e não preferirá outro

À venda em todas
as boas casas

SOCIEDADE DÓMÚZ, L.^{DA}
ELVAS

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

Francisco Velez Conchinhas

Praça da Figueira, 40-B

Telefone 86 74 64

TOSSE ?

HORAS CALMAS



COM

BENZO-DIACOL