

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Periódica»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º—Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

Loulé, visto por AMARO. — A via férrea nos transportes a grande velocidade. — O problema nacional ferroviário e a crise da C. P., pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — O problema nacional ferroviário. — Sapadores de Caminhos de Ferro. — Diniz Bordalo Pinheiro. — Imprensa. — Caminhos de Ferro. — «Gazeta dos Caminhos de Ferro». — Teatros e Cinemas. — Circulação de comboios, por ALEXANDRE SETTAS. — Os nossos mortos. — Cambios. — Parte oficial. — Estação de Vilar Formoso. — Há quarenta anos.

1 9 3 8

ANO 50.º

16 DE MAIO

NÚMERO 1210

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUSA
CARLOS D'ORNELLAS (EDITOR)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES

General JOÃO DE ALMEIDA
General RAÚL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
FRANÇA () fr. ^{os} . . .	100
ÁFRICA () . . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

TELEFONES } P B X 20158
 } Direcção 27520

A VIA FÉRREA

nos transportes a grande velocidade

As empresas de caminhos de ferro têm nos últimos anos estudado intensivamente a criação de transportes de passageiros extremamente rápidos quer pela modificação das antigas locomotivas, quer pela construção de novos tipos, quer ainda pela introdução dos motores "Diesel" em locomotivas ou em automotoras. Os novos tipos de locomotiva atingem velocidades de 120 quilómetros à hora e as automotoras velocidades de 190 e mesmo 210 quilómetros à hora.

Para velocidades desta ordem é exigida via especial visto que o acréscimo da velocidade não é somente questão de potência mecânica; há igualmente a ter em linha de conta a resistência da linha férrea. Mesmo sobre uma via rectilínea bem conservada, as grandes velocidades dão lugar ao aparecimento dos movimentos de lacete, devidos à conicidade dos aros das rodas. Como é impossível que os dois carris sejam mantidos em todo o seu comprimento a altura igual, produzem-se reacções violentas no verdugo que se repercutem duma roda à outra. Um movimento de lacete toma origem e tende a ser reforçado pelas deformações tendendo a provocar descarrilamentos.

São estas as razões pelas quais nas linhas em que circulam combóios pesados e a grandes velocidades, devem ser fiscalizados cuidadosamente. Por esta razão, instalam-se carris mais pesados, tornam-se mais compridos pela soldadura eléctrica topo a topo, escolhe-se um balastro composto de materiais de melhor qualidade, etc.

Não se prevê por agora a possibilidade de evitar o emprêgo de aros cónicos visto os aros direitos se desgastarem rapidamente e ainda mais rapidamente ao centro que nos extremos.

Finalmente, não podem introduzir definitivamente as grandes velocidades em linhas, sem que dois outros elementos de segurança sejam obtidos: é preciso dotar o material de freios que sejam apropriados à grande potência posta em jôgo e organizar uma sinalização capaz de garantir a segurança a velocidades sempre crescentes.

Para a travagem imaginaram-se os freios electro-magnéticos sobre os carris que são muito poderosos, mas que apresentam ao mesmo tempo o inconveniente de provocar a formação de correntes parasitárias que vêm dificultar o funcionamento dos sinais que são comandados por correntes circulando nos carris. Por esta razão experimentam-se igualmente os freios sobre o ar: painéis de travagem ou hélices aéreas.

É desejável que seja encontrada uma solução prática para assegurar os transportes ferroviários a grande distância e sem perigo, visto que seria a melhor maneira para os combóios de lutar com a concorrência dos aviões e automóveis.

O PROBLEMA NACIONAL

FERROVIÁRIO

E A

CRISE DA C. P.

Notável conferência do sr. Dr. Fezas Vital

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

Em 4 do corrente o ilustre professor da Faculdade de Direito e vice-presidente da Câmara Corporativa, Dr. Fezas Vital fez na Sociedade de Geografia perante numeroso e selecto auditório a anunciada conferência com o tema: *A C. P. e a crise dos caminhos de ferro.*

Tencionamos publicar na integra êsse estudo magistral depois de terminada a inserção da que a precedeu. Devemos entretanto dar desde já ideia resumida do que foi êsse notável estudo analítico e crítico.

Depois da sentida referência às vítimas do formidável desastre de Viana do Castelo e de uns instantes de recolhido silêncio consagrados à sua memória, o conferente citou cáusticas referências do eminente engenheiro Dautry applicáveis ao nosso público:

— «Do caminho de ferro cada um sabe que as carruagens estão sempre sujas e mal aquecidas, os empregados sempre mal humorados, as tarifas sempre proibitivas, a Administração sempre burocrática e rotineira. Estas noções fazem parte, ao que parece, dos danos imediatos da consciência francesa».

A leviandade do público nas suas críticas

é a mesma por tãda a parte; com justiça a contrastou o ilustre conferente na sua exposição, que é uma das mais valiosas conferências pela abundância e segurança da informação, pelo método com que foram ordenados e pela elegância e claresa da forma.

Foram enumeradas as causas gerais e as privativas da crise atravessada pela C. P., cuja gravidade se frisou.

Crise económica mundial a concorrência do automóvel e de outros meios de transporte que actuam por tãda a parte. Foi com razão mencionado o desenvolvimento da rêde telefónica, por cujo uso se evitam muitas viagens. Com efeito, de 1929 a 1937, o número de estações telefónicas inter-urbanas do país subiu de 80 para 500, attingindo o número de chamadas a avultada cifra de 3.354.646.

Após as causas gerais da crise foi lucidamente exposta a influência de dez anos de arrendamento dos C. F. E. na situação da C. P. e do convénio com os crédores, conexo de nacionalisação da Companhia.

Não podemos acompanhar o conferente na sua extensa e elucidativa exposição, que mostrou a influência exercida pela desvalorização da moeda nos encargos dos cupões:

O franco, que, no inicio das negociações estava a \$88, logo em 1931 começou a subir, tendo em 1932 alcançado cotações entre 1\$29,8 e 1\$30, attingindo, em 1935, 1\$47,8, e só em 1937 descendo para \$88,7 e \$74,5.

Assim, a partir de 1932 e até 1937, viu a C. P. os seus encargos financeiros acrescidos em relação a 1931, da quantia anual, média de 7.200 contos.

É que cada tostão a mais ou a menos no valor do franco traduz-se, para a Companhia, num aumento ou numa diminuição de despesa de 1.500 contos.

No decurso da conferência foi espirotuosamente desvendado o segrêdo da lenda dos sobrescritos com chorudas gratificações des-

tribuídas no fim do ano pelos corpos gerentes e pessoal dirigente.

Também foi frisado o intenso esforço de compressão de despesas e redução de quadros e desfeitas várias outras lendas além da dos sobrescritos.

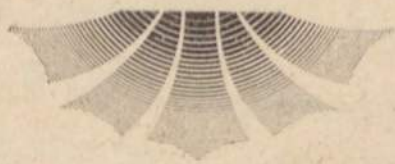
O conferente analisou com a máxima clareza e proficiência o caso do arrendamento dos C. F. E. a transformação por estes sofrida, as vantagens colhidas pelo Estado e os prejuízos sofridos pela C. P..

Não menor atenção lhe mereceu o problema das tarifas confrontado com as conseqüências da concorrência da camionagem.

Por último assentou doutrina analoga à do conferente anterior acêrca da orientação, que ao Estado cumpre adoptar perante a crise ferroviária:

«É que por tôda a parte se vai reconhecendo que, ou o Estado intervém a tempo e horas, ou encontrar-se-à, em futuro não longinquo, diante de um problema de tal magnitude, que a sua solução ninguém a obterá sem forte abalo para a economia pública e particular e sem quási incomportáveis sacrificios financeiros; é que por tôda a parte se vai reconhecendo que a coordenação e equilibrio dos vários sistemas de transportes deve o Estado obtê-los tão rapidamente quanto possível, mesmo que à rapidez tenha de sacrificar soluções em si mais perfeitas, mas de realização tardia.

Com a confiança manifestada no superior critério do ilustre Chefe do Govêrno, findou a notável conferência, que foi calorosamente aplaudida, como era de justiça.



O PROBLEMA NACIONAL FERROVIARIO

RELAÇÕES DO ESTADO E DAS EMPRESAS

—TARIFAS FERROVIÁRIAS— AS LINHAS

DE VIA ESTREITA

(Conferência feita em 25 de Abril último, na Sociedade
de Geografia pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA)

Senhor Presidente
Meus Senhores

Cumpre-me, primeiro que tudo, agradecer comovidamente ao sr. Presidente, figura tão distinta na sociedade portuguesa, os termos elogiosos em que se referiu hiperbolicamente à minha humilde personalidade e assim se deixou levar pelo daltonismo da amizade.

Quarenta e oito anos da minha vida profissional consagrados com amor ao serviço ferroviário são fundamento bastante para ser decretada a minha caducidade, mas constituíram hábitos de trabalho e paixão pelo seu objecto, que me levaram a considerar mandato imperativo o honroso convite, que agradeço e a que obedeco, vindo aqui fazer a presente conferência.

PRIMEIRA PARTE

Preliminares jurídicas e económicas

Exploração ferroviária: serviço público e matéria de contacto

O sr. general Raul Esteves demonstrou cabalmente, na sua magistral conferência de 11 do corrente, que os transportes ferroviários constituem um serviço público, serviço nacional, em linhas para cuja construção é necessária a expropriação por utilidade pública e que se não podem multiplicar entre pontos determinados sem desperdício de avultados capitais e outros graves inconvenientes.

Trata-se, pois essencialmente de um monopólio de interesse público.

Esse serviço é desempenhado directamente pelo Estado, ou por êle transferido para empresas concessionárias ou arrendatárias das linhas. Não ha diferença essencial entre essas modalidades.

Sem repetição do que foi tão bem formulado pelo ilustre conferente, parece-me útil desenvolver a noção de serviço público e definir sumariamente os direitos e deveres reciprocos do Estado e das empresas, contrastando êrros e prejuizos assás generalizados e mostrando como se concilia a sobenania do Estado, justificada pelo interesse geral, com a existência de contratos.

As empresas, quando a elas se confiam os transportes,

executam-nos com material seu sôbre as linhas, que desde a construção fazem parte do domínio do Estado.

Esse material não pode ser penhorado nem alienado e deve-se manter em bom estado pela conservação e renovação para ser entregue no termo da concessão ao Estado, que o paga mediante avaliação.

Pertence pois ao domínio das empresas, mas está adstrito ao serviço público por elas desempenhado.

A construção das linhas pode ser feita: directamente pela Estado, que as explora ou arrenda, pelas empresas concessionárias, que esperam a remuneração do capital das receitas de exploração derivadas da aplicação de tarifas.

São pois, essas receita a paga de um serviço público prestado, de natureza industrial ou antes comercial, e não concessão graciosa do Estado, que delas possa dispor arbitrariamente e atribuir-lhes o destino que lhe parecer.

Ao estudar na generalidade o problema da tarifação, esplanarei êste princípio fundamental.

Em certo casos a insuficiência prevista das receitas dá lugar a auxílios do Estado sob variadas formas: comparticipação na construção, subvenções quilométricas de antemão fixadas, garantia de juro reembolsável por partilha dos excessos de receita.

Quando intervem empresas, as relações destas com o Estado são reguladas por contratos de duração limitada, nos quais se estatue a situação financeira das mesmas.

Utilidade social e económica do caminhos de ferro

Antes de fixar as normas gerais do exercício dos transportes ferroviários, importa defrontar com afirmações ignaras ou superficiais assás freqüentes, que menos presam a utilidade dos caminhos de ferro e os consideram meras emprêsas industriais e comerciais, sem razão de ser desde que não remunerem o capital respectivo e como tais devem ser abandonadas a sua sorte.

Fixemos, mediante dados estatísticos, a importância desse serviço.

Em 1936 tínhamos a seguinte extensão de linhas em exploração:

Via larga	2.763 km.
» estreita	724 »
Total	3.492

Transportaram-se:

Passageiros	25.684.000
Mercadorias } g. V.	140.000
Toneladas } p. V.	4.114.000

Para avaliar a grandeza desses números basta observar que no mesmo ano o movimento de importação e exportação do País atingiu 3.744.000 toneladas e o do pôrto de Lisboa, 3.842.000.

A população do continente é de 6.341.000 almas; fazem-se pois pouco mais de 4 viagens por habitante.

Aquele movimento dá lugar ás seguintes receitas em contos:

Impostos para o Estado	35.028
Passageiros	106.940
Mercadoria g. V.	23.312
» p. V.	158.281
Total	323.561

O confronto daqueles números com os referentes a 1877, primeiro ano de estatística oficial dos caminhos de ferro, é frisante.

Em 1877, em 952 quilómetros houve:

Passageiros	1.893.000
Mercadoria (ton.)	467.000

Enquanto a extensão das linhas atingiu 3,66 vezes a de 1877, o número de passageiros foi 13 vezes maior e o de toneladas 9 vezes.

Para avaliar o desenvolvimento agrícola da parte do Alentejo servida pelas linhas do Sul e Sueste citarei a tonelagem de certos produtos agrícolas por elas transportados em 1870 e 1924:

Adubos	1.951	61.671
Azeite	820	10.814
Carvão	2.579	72.000
Cortiça	4.678	66.334
Gado (cabeças)	18.596	70.447
Madeiras e lenhas . . .	1.745	63.257
Vinho	3.826	16.112
Tonelagem total . . .	55.765	1.794.000
Passageiros	10.400.000	1.794.000

Junte-se ao valor dos transportes comerciais os militares e civis do Estado, as facilidades de comunicações postais, os resultados da actividade agrícola, industrial e comercial, que o caminho de ferro suscita (na região tributária na linha do Vouga há numerosos estabelecimentos industriais, 90 % dos quais são posteriores à abertura da linha), o considerável aumento da matéria colectável, a possibilidade de grandes e prontas deslocações de forças militares e policiais, não poderemos negar ao caminho de ferro considerável utilidade social, que não mede pela receita líquida.

Pode não a ter ou ser insuficiente 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 quasi a receita a que dão lugar.

Assim, por exemplo, vão-se gastar 64.000 contos em edifícios escolares e ninguém lamenta esse dispêndio. Anuncia-se o gasto de 50.000 contos no parque florestal do Monsanto, e não há protestos.

Fala-se em caminhos de ferro que tenham importante função económica, administrativa, militar, mas que não serão rendosos: todos condenam a sua construção!

Citemos exemplos:

As linhas do Sul e Sueste e Minho são instrumentos valiosíssimos da actividade nacional. E todavia o rendimento líquido é insignificante.

O seu tráfego foi o seguinte em 1936:

	Sul e Sueste	M. e Douro
Passageiros . . .	1.960.000	3.253.000
Toneladas . . .	1 078.000	806.000

Pois a sua receita líquida foi em contos, apenas:
2.922 e 351

O Estado recebeu 10.359 contos do imposto e a renda fixa de 5.193. Soma tudo 15.552 contos.

Que é isso para juro de considerável capital que se imobilizou na construção?

Citemos outros exemplos. Está classificada uma linha de via estreita derivada da de Guimarães, que segue o vale do Ave, vai a Cabeceiras de Basto, Arco de Baulhe, Pedras Salgadas e continua de Vila Pouca por Carrazedo e Valpassos a Mirandela.

Corta ao meio a faixa de 75 km. de largura da província de Trás-os-Montes entre o Douro e a fronteira e liga entre si as linhas de via estreita do Minho, do Tâmega, do Corgo e do Tua, tornando possível a passagem do material de umas para outras e a concentração das reparações numa oficina comum.

Tem incontestável valor militar. É de construção um pouco

cara. Será provavelmente deficitária. É porém grande a sua utilidade social, que justifica, a meu ver, a construção.

Aceitam-se sem a mínima resistência obras de urbanização e aformoseamento. Ninguém pergunta a que rendimento dão lugar.

Haja o mesmo critério judicioso e largo para apreciar a utilidade do serviço público representado pelos caminhos de ferro.

Seja-me lícito formular a seguinte conclusão:

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

Estado e empresas — Situações, deveres e direitos recíprocos

É hoje quasi absoleto e vai sendo abandonado o conceito jurídico de concessão — empreitada, paga com a exploração, por cujo contrato deve ser pactuada sem direito a fazerem-se ao concessionário exigências, que nele não figurem.

O progresso dos estudos jurídicos pôs em relêvo o carácter de serviço público da exploração ferroviária, cujas normas devem atender cabalmente as exigências do interesse geral. Seja o Estado ou uma empresa, o transportador, os requisitos de segurança, rapidez, igualdade de tratamento e perfeição dos serviços têm de ser impostos e modificados pelo Estado, quando o interesse público o exija.

No caso de concessão, a par desses princípios e normas, de que o Estado é juiz e pode modificar, encontram-se outros, constituintes de uma situação jurídica individual, cuja modalidade financeira é conexas das obrigações assumidas.

Se novas exigências soberanas do Estado têm a sua repercussão nessa situação, ha que atendê-la.

O Estado tem direitos soberanos e pode fazer exigências ditadas pelo interesse geral, mas tem que compensar os novos encargos não previstos no contrato.

É, pois, este susceptível de revisão. Na essência trata-se de uma associação, em que o Estado delega a exploração na acção privada, mais pronta e liberta de peias burocráticas e abusivas intromissões políticas. A empresa melhor imprime à execução dos serviços públicos, nela delegada, a feição industrial e comercial mais adequada.

No seu notável estudo da *Natureza jurídica das concessões de serviços públicos*, o Dr. Magalhães Colaço — tão cedo roubado pela morte ao magistério e ao fôro, de que era brilhante ornamento — expõe e defende a boa doutrina e discrimina, nos contratos de concessão, as condições financeiras, que são propriamente o seu objecto, das de funcionamento do serviço concedido, modificadas segundo as necessidades do público. A exploração que o concessionário deve efectuar é a que o Estado julgou soberanamente exigida pelo interesse geral, mas o primeiro tem direito a compensações financeiras correlativas.

Pedem a justiça e a equidade que esses contratos sejam modificados e revistos, sempre que as circunstâncias o exijam.

Como se podem formular regras invariáveis para vigorar durante largos períodos que vão a 99 anos?

Se na maior parte dos contratos não está prevista a revisão, também nada proibe o que a mudança de circunstâncias impõe.

Veja-se, por exemplo, que fundas modificações sofreram as convenções das grandes companhias francesas em 1859, 1883, 1921, 1937.

Desde que o Estado julga conveniente o recurso a uma empresa, sua associada, é dever e interesse seu fortalecê-la, facilitar a sua acção em prol do bom desempenho do serviço.

É o Estado o primeiro interessado em que essa empresa possa actuar desafogadamente. Só pode perder com a sua

ruína e substituição que, em geral, determinaria maiores encargos. Tem, pois, o dever de a auxiliar no desempenho da missão assumida.

Balanço da situação do Estado e das Empresas perante o problema ferroviário

Faltaria à verdade se afirmasse que essas normas de justiça, honestidade e nítida compreensão do interesse público tem regulado sempre as relações do Estado e das empresas ferroviárias.

Na opinião pública e até mesmo em regiões oficiais tem actuado o espírito jacobino espalhado no ambiente.

As empresas de caminhos de ferro têm sido consideradas entidades gananciosas, rotineiras, inimigas do interesse público. As receitas derivadas da aplicação das tarifas foram sujeitas ao capricho do Estado, que lhes atribuiu destino e pretendeu apropriar-se de parte delas.

A actualização das tarifas, correspondente à desvalorização da moeda e ao aumento do custo da exploração, foi concedida tardiamente e abaixo do que era razoável, restringindo-se a aplicação da receita e fazendo reverter parte para o Estado. Foi preciso que um decreto do Governo Militar de 1926, firmado pelo sr. Passos e Sousa, posesse termo a esse escandalo, contra o qual haviam protestado as empresas, e revogasse a lei monstruosa de 1920 e os preceitos subsequentes dela derivados durante seis anos em portarias, decretos e pareceres jurídicos.

Basta lembrar que se declarou pertença do Estado o material circulante comprado pelas forças das sobretaxas cujo remanescente ao Estado pertenceria.

Foi o Decreto 11.894, de 12-7-1926, que revogou esse preceito iníquo.

* * *

Veio o material precipitadamente adquirido por conta das reparações alemãs por preços altíssimos.

Podia o Estado tê-lo adquirido por sua conta, ficando com a propriedade dele e entregando-o às empresas para melhoria da exploração, visto não terem disponibilidades para o adquirir.

Era valioso auxilio prestado sem sacrificio do Tesouro.

Não se fez assim. Obrigaram-se as companhias a pagá-lo em prestações e quando uma delas se viu há pouco na impossibilidade de pagar uma prestação, respondeu-se às suas representações que o assunto só poderia ser examinado no estudo geral do problema ferroviário e foi entregue a cobrança da dívida ao serviço de Execuções Fiscais, agravada com a respectiva multa.

Foi estudada na Direcção Geral a profunda transformação de locomotivas da via reduzida, que daria lugar a considerável economia na exploração.

Orçava-se esse trabalho em 5.000 contos. Não houve resolução.

O mesmo sucedeu a um proficiente estudo do distinto engenheiro Vasconcelos e Sá, acerca da exploração das linhas arrendadas à Companhia Nacional com automotoras.

Dos prejuízos causados pela falta de regulamentação e fiscalisação da camionagem de mercadorias ocupou-se largamente o sr. general Esteves.

Apenas observarei que as caminhetas a óleos pesados pagam uma insignificancia, enquanto as de gasolina, que sofrem também a concorrência de aquelas, pagam incomparavelmente mais.

A mercadoria rica é assim desviada.

* * *

A conhecida intervenção na administração da Companhia do Norte de Portugal, a sua absorção pelo Estado e a liquidação ruínosa dos débitos constituem um caso sem precedentes.

Acusam-se as empresas de não melhorarem a exploração. Onde têm elas recursos para os encargos de obras e aquisições de material? E assim vão baixando as receitas sem defesa e vão-se arruinando as linhas.

Em França, por exemplo, fazem-se importantes melhoramentos, ensaiam-se em larga escala novos tipos variados de automotoras e locomotivas, electrificam-se linhas, para o que são facultados os recursos precisos.

Da série de factos citados, lista que muito poderia alongar, posso concluir, com franquesa e desassombro, e tenho o dever e o direito de afirmar, que, salvo honrosas excepções, o problema dos caminhos de ferro não tem logrado entre nós o carinho governamental, nem tem sido encarado com a largueza de vista necessária.

Dos aspectos desse problema em relação à via larga se ocuparão, com a sua grande competência, os dois ilustres conferentes que se me devem seguir. Em relação à via estreita, direi sumariamente o essencial na última parte da conferência, depois de examinar o problema da tarifação e defrontar com prejuízos arreigados e falsas ideias acerca do que são na essência e devem ser de facto as tarifas ferroviárias.

* * *

Importa firmar conclusões em matéria tão importante e delicada, mesmo com risco de repetições.

O Estado tem o direito e o dever de assegurar o serviço público de transportes por caminho de ferro, executado em condições de segurança, regularidade sem favores arbitrários, nas melhores condições exigidas pelo interesse público.

A sua acção para esse fim é soberana. Tem o direito de confiar o exercício desses serviços a empresas concessionárias, cuja situação jurídica e financeira é regulada por contratos.

O Estado tem o direito de modificar as condições em que o serviço público é desempenhado para lhe dar a máxima perfeição e eficácia.

A esse direito corresponde o dever de atender, de acordo com o concessionário, às repercussões financeiras na situação deste, regulada, sob esse ponto de vista, pelo contrato de concessão e de lhe assegurar os recursos precisos.

Impõe-se, pois, a modificação desse contrato de associação, sempre que as circunstâncias o exijam ou aconselhem.

Deve finalmente o Estado actuar para defender eficazmente os caminhos de ferro de concorrências indevidas e ter em conta a quasi-desaparição do carácter de monopólio da exploração ferroviária em vista dessa concorrência.

SEGUNDA PARTE

As tarifas ferroviárias

Essencia jurídica e económica das tarifas

Não podem os caminhos de ferro estipular, para cada transporte, o preço conforme o seu valor, o que seria complicado e difficilmente conciliável com a igualdade de tratamento própria de um serviço público.

Os preços constam, pois, de tarifas, tipos genéricos de contratos, aplicáveis aos transportes em igualdade de circunstâncias.

E' prejuízo assás generalizado que as tarifas devem ser simples e uniformes e fixar taxas o mais baixas possível, o que desenvolve o tráfego e melhora as receitas.

Poderia a remuneração do transporte ser obtida pelo imposto, que generalizaria a distribuição dos encargos de um serviço público por toda a Nação.

Assim sucede por exemplo com a instrução gratuita. E' porém mais razoável que os encargos dos transportes recaiam proporcionalmente sobre os que os utilizam.

Só quando a receita da aplicação das tarifas é insuficiente e estas se não podem agravar sem exceder o valor económico

do transporte, tem o Estado de intervir com auxilio, a que ocorre o imposto.

Juridicamente, o preço do transporte é a justa remuneração de serviço económico prestado, que permite a deslocação, com vantagem, de mercadoria dos centros de produção para os de consumo. Como já afirmei, não representa concessão graciosa do Estado. Pertence legitimamente ao transportador para ocorrer ao custo da operação e respectivos encargos do capital.

No caso de concessão, pertence ao concessionário, obrigado a manter em bom estado as linhas e o material circulante, e proceder às renovações necessárias, a efectuar os transportes.

Há ainda que fazer as obras complementares exigidas pelo desenvolvimento do tráfego e aperfeiçoamento dos serviços e que satisfazer os encargos de juro e amortização do capital. E' preciso ainda constituir um capital circulante representado por material de consumo em depósito e por quantias

para tornar possíveis todos os transportes de desigual valor económico, reduzindo-se quasi a zero para certas mercadorias pobres.

Quanto mais baixar o preço em relação ao valor económico do transporte, maior é a parte de portagem cedida ao cliente em prejuizo do transportador.

Uma redução de tarifas abaixo do preço economicamente possível não aumenta, em geral, o tráfego; só beneficia o cliente à custa da empresa e apenas se justifica, se é grande o lucro da exploração e deixa saldo considerável depois de satisfeitos os encargos, o que não é infelizmente, o caso das linhas portuguesas.

Convém, acaso, para simplificação, o preço único applicável a todas as mercadorias?

De modo algum.

A tarifa única diminui o lucro realizável do transportador, tanto mais que impede os transportes de valor económico inferior.

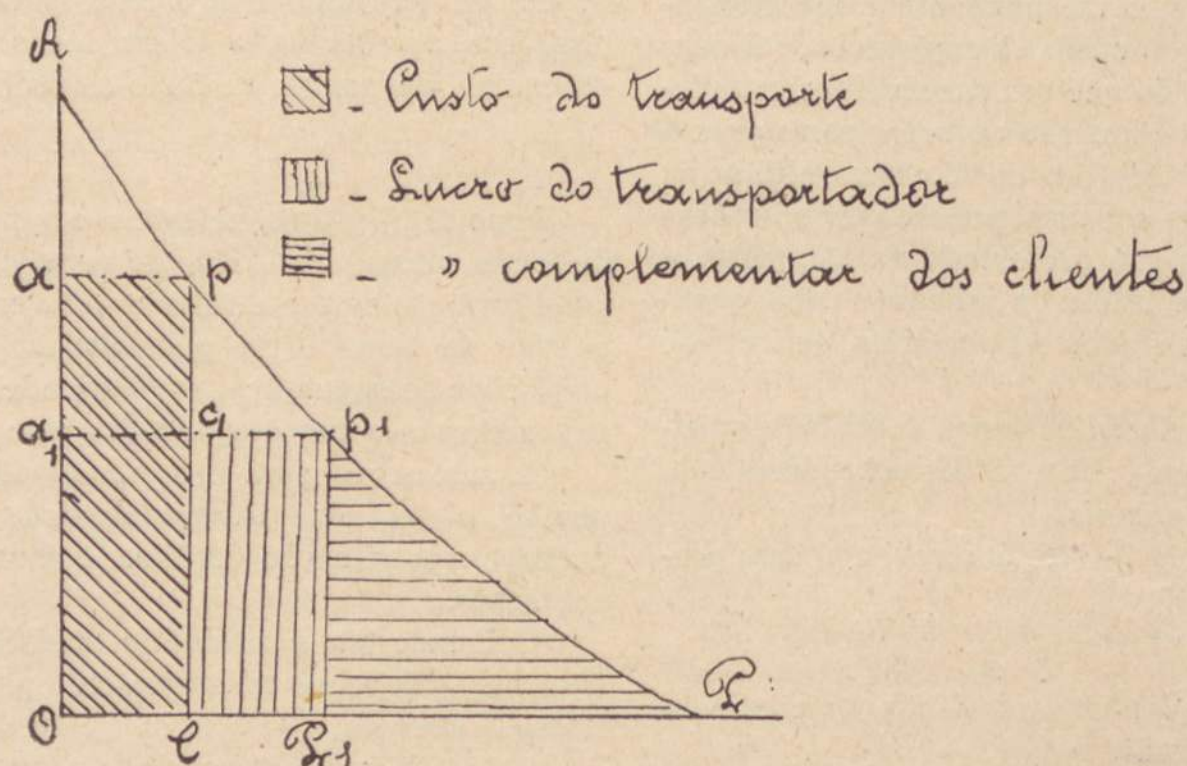


Gráfico N.º 1 — Preço único

precisas para pagamento das despesas correntes sem recurso ao crédito.

Só quando a receita líquida excede todos esses encargos, ou em casos excepcionais impostos pelas conveniências públicas e mediante compensação, se admite redução de tarifas.

Pode até ser preferível, em vez dela, a aplicação desses excessos a fins de utilidade pública, tais como a construção de novas linhas e melhoramento dos existentes.

Elementos das taxas: custo do transporte e portagem.

Limites e reduções das taxas. Bases de tarifação e classificação

Importa recordar sumariamente os elementos constituintes das taxas das tarifas e as leis económicas da sua fixação.

Um transporte tem determinado valor económico, representado, para a mercadoria, pela diferença de valor no ponto de chegada para o de partida. Desde que o custo do transporte seja inferior a essa diferença, a esse desnível económico, independente aliás da distância em muitos casos, há vantagem para o comércio em o efectuar, logo que seja suficiente a margem do lucro.

É esse o preço máximo de transporte, que é impedido, se acima dele se subir.

O preço mínimo é o custo do transporte em cada operação, que varia e é inferior à média geral.

O que excede esse custo constitui lucro líquido para o transportador, com o qual ocorre aos encargos enumerados.

Esses dois elementos do preço de transporte denominam-se *custo de transporte (prix de revient)* e *portagem (péage)* e a sua soma não pode descer abaixo do primeiro, que pouco varia, sob pena de prejuizo. A portagem varia muito,

Pelo contrário, a multiplicidade de preços acomodados ao valor económico dos diversos transportes não impede nenhum e permite obter a máxima receita de portagens.

Para melhor compreensão destas afirmações socorrer-me-ei da illustração gráfica apresentada nos seus livros de Economia política pelo sábio professor da Escola de Pontes e Calçadas de Paris, Mr. Colson, autoridade máxima no assunto.

Figurei num primeiro gráfico a hipótese inadmissível da taxa única para maior simplicidade das tarifas. No eixo horizontal OP marcam-se abscissas representativas do preço da tonelada quilométrica. As ordenadas verticais são proporcionais ao número de toneladas quilométricas cujo transporte é compatível com a taxa.

Será OC a ordenada correspondente ao *custo do transporte*, sem lucro de portagem, que vai encontrar a *curva de procura AP* que limita a quantidades transportadas em harmonia com os preços.

O rectângulo OPI p1 a1 representa a receita total obtida dos transportes ao preço único OPI compreende duas partes: O C c1 a1, representativo do custo e C1 PI p1 c1 das portagens cobradas, lucro líquido de exploração.

O triângulo PI P p1 representa a receita das portagens perdidas por se transportarem ao preço O PI mercadorias que o comportariam mais alto.

E' lucro cedido à clientela em prejuizo do transportador, porque o valor económico dos transportes permitiria taxas mais elevada se houvesse a sua multiplicidade.

(Conclue no próximo número)



Os combatentes de Sapadores com a Câmara de Loulé

SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO

Os componentes do antigo Batalhão de Sapadores, acompanhados pelo seu comandante General Raul Esteves são recebidos triunfantemente no Algarve

Realizou-se no dia 1 e 2 do corrente a habitual festa de confraternização dos antigos combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário a França em 1917 e que regressou a Portugal em 1919.

A CHEGADA A FARO

Já no sábado, 30 de Abril, muitos combatentes embarcaram para Faro e Loulé afim de assistirem a interessantes festas que nesta Vila se deviam realizar mas que o mau tempo impossibilitou.

No domingo pelas 6,30 chegou a Faro o combóio 5905, expressamente reservado para os combatentes, que na estação era aguardado, apesar da hora matutina pelos srs. dr. Matias Gomes Sanches, Governador Civil do Distrito; Francisco Guerreiro Barros, Presidente da Câmara Municipal; Dr. Mário Lyster Franco, da Comissão Municipal de Turismo, Legião Portuguesa e muitas outras pessoas de diferentes categorias sociais.

O antigo combatente do Batalhão de Sapadores sr. General Raul Esteves recebeu os cumprimentos das autoridades, em nome dos 200 combatentes que o acompanhavam.

Às 8 horas formado o antigo Batalhão e levando à frente a Banda da Polícia, de Lisboa, sob a regência do seu maestro sr. Tenente Armando Fernandes foi em cortejo até à Praça D. Francisco Gomes. Uma vez ali tomaram lugar em 12 autocarros, gentilmente cedidos pela Câmara Municipal de Loulé, seguindo os mesmos até Estoi.

UMA CATIVANTE RECEPÇÃO NO PALÁCIO DE ESTOI

Às 8,30 estava atingida a primeira etapa da excursão.

A cavalaria da Guarda Nacional Republicana, em grande uniforme tinha tomado as embocaduras de Estoi que dão acesso ao magestoso Palácio do sr. Assis Machado.

Eram os combatentes aguardados por este

sr. bem como por várias pessoas de destaque da localidade e ainda pelas autoridades de Faro. Depois de uma rápida visita às preciosidades do Palácio foi servido no salão nobre um magnífico «Pôrto de Honra» que motivou uma série de brindes.

Estavam presentes a esposa do sr. António Duarte de Assis Machado sr.^a D. Maria do Carmo Melo de Assis Machado e suas filhas D. Maria e Isabel de Assis Machado.

Falou em primeiro lugar o proprietário do Palácio sr. Assis Machado que leu o seguinte:

Excelências: Excelentíssimos Senhores: Excelentíssimas Senhoras: Não tenho palavras para exprimir e apresentar a Vossas Excelências os sentimentos da minha satisfação e reconhecimento por me haverdes proporcionado a honra de receber, neste modesto solar, algumas das figuras mais ilustres, categorizadas e representativas do glorioso Exército Português.

Este inegalável Exército, que nos campos, lamacentos da Flandres, como nas paragens inhóspitas do Continente Africano, escreveu a bem marcados traços de sangue, algumas das páginas mais brilhantes da História de Portugal, é o mesmo que na arrancada gloriosa de 28 de Maio, se afirmou legítimo e digníssimo depositário das ancestrais e imorredouras virtudes da raça!!!

Honra ao Exército Português que salvou a Pátria nos 28 anos da Primeira Restauração!!!

Honra ao Exército Português que salvou a Pátria em 28 de Maio, promovendo e assegurando a segunda Restauração!!!

Saüdando a todos Vocelências, que me honrasteis com a vossa presença aqui, eu levanto a minha taça pela saúde e prosperidades de Sua Excelência o Senhor Presidente da República, pelas de Sua Excelência o Senhor Presidente do Conselho, pelas prosperidades da nossa querida Pátria—PORTUGAL, PORTUGAL HEROICO E ETERNO.

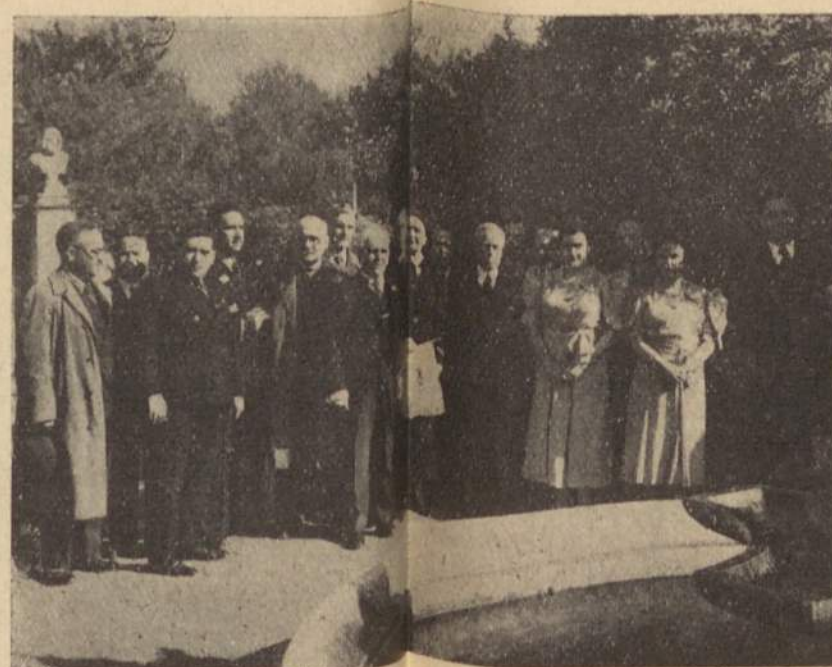
Num improviso o sr. General Raul Esteves agradeceu a homenagem prestada aos seus companheiros da Flandres e brindou pelos donos da casa e ofereceu-lhes, como recordação daquela visita, uma pequena bandeira-miniatura do emblema que o batalhão usou em França, quando da Grande Guerra. Falou também o sr. Guerreiro Barros, presidente da Câmara de Faro, que, aproveitando a circunstância de estar ainda dentro do seu concelho, cumprimentou os visitantes e agradeceu ao sr. Assis Machado e à aldeia de Estoi, a forma acolhedora como haviam sabido interpretar os sentimentos que naquele mo-

mento animavam todos os algarvios.

A banda da P. S. P. executou alguns números de música e os antigos combatentes espalharam-se pelas várias dependências do palácio e pelo magnífico jardim, cujos pitorescos recantos e esplêndidos panoramas muito apreciaram, tomando, pouco depois, lugar nas suas camionetas e automóveis, para seguirem viagem até Loulé.

A CHEGADA A LOULÉ

Terminada esta encantadora festa seguiram os combatentes para Loulé; passando por S. Braz de Alportel, onde chegaram às 10,40. Ouvem-se os primeiros morteiros e foguetes. O sr. General Raul Esteves é cumprimentado pelo presidente da Câmara sr. José



ESTOI — O industrial Assis Machado com sua esposa e filhas, General Raul Esteves, Dr. Avelino de Figueiredo, Majores Bastos Alves, Capitão Jaime Galo, etc., no magnífico jardim do seu encantador palácio

da Costa Guerreiro, bem como por todos os membros da mesma, e individualidades em mais destaque.

Simultaneamente organizou-se o cortejo que seguiu pela esquerda da Avenida José da Costa Mealha levando à frente a Banda da Polícia, de Lisboa, Combatentes de Sapadores ladeados pelos Bombeiros Municipais e Voluntários, Mocidade Portuguesa, Legião Portuguesa, Banda Artística Minerva, Associação Comercial, Sociedade dos Artistas, Sindicatos dos Sapateiros e Construção Civil, Banda Marcel Pacheco, muito povo, etc..

Ao chegar ao edifício da Câmara, onde se encontram duas lápides que publicámos no nosso número de 1 do corrente e onde estão escritos os nomes dos louletanos mortos na

Grande Guerra, em África e na França, o cortejo parou para dar lugar à deposição de uma maquete de flores naturais, ostentando as insignias da Cruz de Guerra e o «Sempre Fixe» colocada pelo antigo comandante do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro sr. General Raul Esteves.

Seguidamente o sr. dr. Marreiros Neto, advogado em Portimão teve palavras de carinho para os portugueses que em terras de França e torrão africano baquearam na defesa da integridade da Pátria. O sr. General Raul Esteves aproveitou a oportunidade para se referir à acção histórica do Algarve relembrando a epopeia dos descobrimentos. Terminou por agradecer ao povo de Loulé a recepção entusiástica dispensada aos seus camaradas. A Banda da Polícia Cívica de Lisboa executou o Hino Nacional.

Um filiado da «Mocidade Portuguesa» entregou ao sr. General Raul Esteves um vistoso ramo de flores.

A SESSÃO SOLENE

Em seguida, todos se dirigiram para o primeiro andar do edifício, em cujo salão nobre se ia realizar a sessão de boas vindas. Presidiu o sr. José da Costa Guerreiro, presidente da Câmara de Loulé, que convidou para a mesa o sr. general Raul Esteves e Assis Machado, que desde Estoi acompanhava os visitantes. Fizeram também parte da mesa os srs. Tenente-coronel Jesus e Silva, Dr. Avelino de Figueiredo, capitão do C. E. P.; major Carlos Alves, antigo Chefe do Gabinete do sr. Ministro das Obras Públicas; Major Amado e vereadores da Câmara.

No salão nobre um numeroso grupo de senhoras punha também uma interessante nota de alegria.

Aberta a sessão, falou em primeiro lugar o sr. José da Costa Guerreiro, que leu o seguinte discurso:

Excelentíssimo Senhor General Raul Esteves; Meus Senhores: Na qualidade de presidente da Câmara Municipal e como louletano é-me imensamente grata e honrosa a missão que me cabe de, em nome deste bom povo de Loulé, apresentar a V. Ex.^{as} os cumprimentos mais efusivos e as mais quentes saudações de boas vindas.



LOULÉ — A chegada dos combatentes ao edifício da Câmara Municipal

Não é acontecimento banal mas sim de grande transcendência cívica o que hoje tem lugar neste formoso e pitoresco rincão algarvio, terra de lindas e enternecedoras lendas de mours encantadas que, erguendo-se altivamente no meio dum massiço de verdura, numa policromia que nos atrae, dominada pelas suas enegrecidas e já desmanteladas muralhas, velhas sentinelas vigilantes a atestarem um notável passado histórico ofece-vos panoramas cheios de beleza, propícios às divagações do espírito e ao encantamento da nossa vista.

Loulé, vila de nobres tradições hospitaleiras ao receber na sua casa da Câmara os heróicos combatentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro «O Sempre Fixe», perfeitos e dignos representantes daqueles portugueses que através dos tempos souberam defender a honra e dignidade de Portugal, sente-se ufana e sobremaneira honrada pela cativante iniciativa que haveis tido de a escolher para realizardes a vossa tão simpática festa de confraternização.

É emocionante e animador para os que não perderam a fé na fôrça dos valores moraes e na acção que êles exercem sôbre o aperfeiçoamento da vida dum povo, verificar os sentimentos de solidariedade e fraternidade com que realizais anualmente, em manifestações tão brilhantes a festa comemorativa do vosso regresso à Pátria amada, depois de a haverdes, galhardamente, defendido nos campos de batalha. Esta elevada lição de civismo e disciplina que dais aos vossos concidadãos, demonstra bem alto quanto foi frutífera a escola onde haveis cultivado e aperfeiçoado essas e outras virtudes da raça. E se não esquecermos que foi o grande mestre e orientador desta pleiade de homens o insigne patriota e militar ilustre, o Ex.^{mo} Sr. General Raul Esteves, nós encontraremos tôda a explicação do magnífico e significativo espetáculo, a que temos o prazer de assistir, hoje, em Loulé.

O povo da minha terra sempre vibrante e entusiasta na maneira de exprimir os seus sentimentos

abre os braços a êste punhado de valentes portugueses seus irmãos e com a alma a transbordar de amor pátrio, mergulhada na mais piedosa recordação daquelles que, gloriosamente, a seu lado tombaram em holocausto pelos sagrados interesses de Portugal, faz resoar pela voz comovida do presidente da sua Câmara Municipal nesta austera sala, onde os louletanos sempre primaram por fazer justiça, a frase lapidar do Grande Epico «Ditosa Pátria que tais filhos tem».

Ao terminar estas minhas pobres palavras cumpre-me, interpretando a vontade dos louletanos, agradecer a V. Ex.^{as} com o mais profundo reconhecimento a honra da vossa visita, afirmando-vos que ela ficará indelevelmente gravada nos nossos corações e registada a letras de ouro nos factos históricos desta mui nobre e notável vila.

Viva a Pátria. Viva o «Sempre Fixe».

Segue-se o sr. Pedro de Freitas:

Dia 1.º de Maio! Loulé! Eis uma data e um nome que muito emocionam a minha alma!

Dir-se-há que o 1.º de Maio é uma data social, simplesmente, e Loulé é o nome de uma simplória terra escondida nesta risonha província do Algarve?

Não!!

Para os combatentes do Batalhão Sempre Fixe, e tão Fixe que após 19 anos aqui está nêste centro algarvio unido e disciplinado obedecendo ainda à voz do seu valoroso e antigo comandante, o dia 1.º de Maio é uma data histórica, inesquecível, porque foi ela que no ano já distante de 1919, nos deu o «bota-fora», nos trouxe de novo à nossa querida terra de Portugal, aos nossos lares, aos braços de nosos pais, esposas, filhos e amigos.

Loulé!—Porque mereces tu estas minhas palavras de respeitosa homenagem tão acaloradamente ditas nêste dia solene para a minha qualidade de antigo combatente do B. S. C. F.? É porque tu és uma Vila do meu país; ostentas pergaminhos de nobreza; és notável em teus feitos, linda e progressiva na actualidade; e sobretudo porque és a minha terra natal que consagro com todos os respeitos de amizade e gratidão! e, porque sou teu filho, é por ti onde principia o meu brio de patriota e de um português que muito ama a sua Pátria.

Com os teus carinhos fiz-me homem para amar e sofrer; com a tua imagem retratada na alma e a saúde no coração há 21 anos eu parti para a guerra; e finalmente com os teus alentos de civilidade e educação eu tive a subida honra de melhor poder entrar no seio da histórica família do B. S. C. F.!

No dia de hoje eu desejaria possuir as faculdades de poder exteriorizar com elevado colorido tôda a minha alegria por vêr as minhas duas famílias relacionadas num estreito e sincero amplexo mas, melhor não o sei; porém, sem os primores da floreação afirmo sinceramente que as duas famílias aqui presentes constituem o meu maior orgulho, a minha maior estima.



A família Assis Machado com a Comissão Executiva da Festa do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

A essas famílias — a do Batalhão e a Louletana — o seu membro mais insignificante agradece penhoradíssimo a fineza com que se dignaram condescender aos seus desejos de as unir neste glorioso dia 1.º de Maio para se olharem e conhecerem com a galhardia própria de pessoas de bem, cultas e civilizadas.

Meu ilustre General; Senhores oficiais. Porque se encontram neste Salão Municipal que representa a sala de visitas da minha humilde casa, acho hoje oportuno dizer-lhes que em França foram V. Ex.^{as} os maiores membros dessa grande minha família:

Há vinte e um anos obedecendo aos rigores da lei que me deu uma farda e um número e me fez soldado, fui eu um rapaz cheio de mocidade que servi às vossas ordens. Às vossas determinações — com orgulho o digo — sempre eu obedeci. Não fiz mais do que as minhas posses de soldado humilde o permitiram. Os deveres militares e as exigências da guerra foram árduos atributos que julgo sempre os ter cumprido. Não sei se para V. Ex.^{as} fui um bom soldado; em consciência posso afirmar que sempre o fui, pois nem mesmo sei se existem maus soldados.

Alguém que no nosso país foi um corajoso comandante e em vida se chamou Ferreira do Amaral, rendeu à psicologia do soldado este cantico honrado e justo:

«Soldados há sempre bons; o que falta muitas vezes são chefes, que, embora rudes, ásperos e exigentes, lhes sejam dedicados.»

«Eles sabem agradecer isso a seu modo, depois de já não serem soldados.»

«Já quando não nos lembramos dêles, abordam-nos na rua e, com ar entre alegre e respeitoso, tiram o chapéu e com uma vénia, que é mais gratidão do que subserviência, fitam-nos bem à vontade e com um prazer, que para eles é uma satisfação e para nós oficiais uma grande honra!»

É assim mesmo!! Este é que é o verdadeiro hino do soldado. Um poeta nas suas estrofes não o contaria melhor. E eu que soldado fui, e dos mais pequenos, quando hoje, após vinte anos e já com cabelos brancos a orvalharem-me a cabeça e a velhice em princípio a destruir-me na cara os traços da mocidade em declínio, vejo passar por mim um antigo oficial, um sargento, e um destes companheiros de caserna que a história não conhece e os prelos regulamentares não falam, minha alma enche-se de alegria, relembro num apse as saúdes dos tempos em que os principiei a estimar pelos laços da camaradagem e bem tratar, e todo orgulhoso do meu sentimento tiro-lhes o meu chapéu. E a V. Ex.^{as} — meus ilustres oficiais — que souberam ser chefes e me foram dedicados, ao fim de tantos anos decorridos eu sinto o maior prazer, por, nesta minha casa e com o maior entusiasmo do meu coração, lhes pedir licença para tirar o meu humilde chapéu de cidadão civil num cumprimento respeitoso de agradecimento à vossa bondade e sabedoria de chefes.

O sr. General Raul Esteves improvisou um discurso em que enalteceu o significado da festa de confraternização dos combatentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, agradecendo, mais uma vez as atenções dispensadas. (*Prolongada salva de palmas*).

O sr. Presidente da Câmara dá por terminada a série de discursos, encerrando a sessão.

A INAUGURAÇÃO DA PLACA DO NOVO «LARGO DE SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO»

Terminada a cerimónia organizou-se um novo cortejo através das principais ruas da vila, em direcção ao antigo largo da Matriz, a que a Câmara, deliberára dar o nome do Batalhão de Sapadores e cuja placa ia ser inaugurada. Procedeu ao descerramento da placa o sr. General Raul Esteves, por entre vibrantes aclamações, depois do sr. José da Costa Guerreiro ter feito, num pequeno discurso, a história daquela deliberação camarária, tomada em 20 de Abril do ano corrente.

Falou em seguida o sr. Dr. Jaime Guerreiro Rua que leu o seguinte discurso:

Permitam-me Vossas Excelências que em primeiro lugar vos saude em meu nome pessoal uma vez que as boas vindas oficiais já vos foram, há pouco, brilhantemente desejadas.

Eu pertenço à geração que balbuciou as suas primeiras palavras ao som cavo da artilharia, ao gargarhar louco das metralhadoras e ao sibilar agoirento das granadas, àquela geração que, em todo o mundo



O sr. Presidente da Câmara de Loulé, lendo a acta que concede o Largo da Matriz ao «Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro»

sofreu e sofre ainda as conseqüências desastrosas e tantas vezes angustiosamente trágicas, da sangueira de 14.

Enquanto em Portugal a nossa infância decorria ingénua e descuidadosamente, a juventude dos que nos precederam expunha às investidas do inimigo o seu peito arquejante de esforço e de heroísmo e desgastado pelas privações e pela saúde.

A essa juventude que nas terras lamacentas e sangrantes da Flandres ou no solo esburacado da martirizada França, escreveu com o seu sangue uma história imortal de sacrifícios e de glórias; a vós, que em paragens desconhecidas e estranhas defendestes os lares alheios, garantistes a honra e o bom nome de Portugal e, porventura, a existência do Império e assegurastes o livre desabrochar da nossa mocidade, não pode a minha geração deixar de exprimir o reconhecimento agradecimento dos libertos e glorificar a

Meus senhores:

De todos os componentes do C. E. P. só os do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro souberam, passada a tragédia horripilante do cataclismo, manter intacta amizade fatalmente nascida entre aqueles que forçadamente se acompanham nas horas cruciantes de angústia em que se sente a morte espreitar do interior de cada cova, preparar o salto por detrás de cada montículo de terreno, esvoecer por cima de cada cabeça.

Apanhados pela mesma rêde, o coração a bater os mesmos compassos, a consciência dula sorte comum, a compreensão dos mesmos graves deveres, o scopo último duma única glória, irmanados na mesma saúde, a guerra gerou em vós uma férrea e inextinguível amizade a que todos vos julgais presos na vida e na morte, como unidos vos encontrastes no momento



*De pé: — da esquerda para a direita — Os srs. Anibal da Silva e Francisco Mateus de Barros
Sentados: — Os srs. José Claudio da Silva Mendes, José da Costa Guerreiro (Presidente) e José Ribeiro Ramos*

magestade infinita do vosso sacrifício; e, perante aqueles que tombaram, ela curva-se reverente na oração silenciosa do respeito pelos grandes mortos.

Assim, como lídimos representantes do C. E. P., eu saúdo em V. Ex.^{as} o exemplo mais vivo e mais próximo do esforço das armas pátrias, o mais vivo e próximo exemplo do cumprimento do dever e da honra devida a uma bandeira que em oito séculos se tem coberto de nobreza e de glória, que, empunhada pelos nossos avós flamejou sempre acima das outras no campo das batalhas, se impôs em todos os continentes e percorreu, temerária e altivamente todos os mares.

Eu saúdo em voz o Portugal de Ourique, o heroísmo de Aljubarrota, a nobreza e a lealdade da cavalaria medieva, o passado, o presente e o futuro do glorioso Exército Nacional.

em que ela brotou em vossos corações. E é o jugo dôce dessa amizade leal e eterna que vos reúne todos os anos para recordar o momento fugaz mas indelêvelmente vivo, o momento alvoroçadamente belo em que, vindos de longes terras e saídos da fogueira maldita pisastes o solo bendito da Pátria, o chão abençoado em que vossos filhos cresciam entre as flôres primaveris dêste mês belo de sol, de flôres e de alegria.

Jurastes a vós mesmos, no momento do regresso ao seio tépido da família, em que tivestes a certeza de estar livres do assobio traiçoeiro dos torpedos, do ribombar sonitroante das barragens de artilharia, da intragável e hipotética sopa Juliana e do malaventurado "corned beef", jurastes a vós mesmos que vos haviéis de reunir anualmente para confraternizar, para que a sorte tão diferente de cada um, fôsse conhecida

de todos, como de todos conhecida era a vida em comum de dois anos de forçado convívio.

Assim, todos os anos, no dia 1 de Maio, aí vos vemos, buscando um rincão desconhecido, um cantinho afastado de Portugal, para comemorar a hora alvoroçante da chegada, aí vos vemos, antigos soldados e oficiais, outrora afastados pelo rigor férreo da disciplina, confraternizando, francamente, na amizade sincera que uns dos outros vos merecestes.

Cada ano buscais para a vossa festa uma nova cena do magnífico caleidoscópio que é a paisagem colorida da nossa querida terra.

Desta feita coube a Loulé a vez de ser honrada



LOULÉ — Pórtico do Convento da Graça

com a vossa escolha para nela fazerdes a evocação respeitável e tradicional do prestigioso Batalhão de Sapadores.

Descestes ao jardim algarvio que o mar, ora em fúrias indomáveis e espumantes de ciúme, açoita com fragor, ora em ternas carícias de amante embevecido, beija em roçangantes afagos de mimosa sensitiva; a êste Algarve cujo sol, tépido no inverno, faz desabrochar a cândida flôr de amendoeira e cálido, no verão, faz amadurecer as uvas em capitosos cachos.

E Loulé, a moira por vós escolhida, quer mostrar-se orgulhosa e sente-se engrandecida com a honra que lhe concedestes. Loulé não regateia agradecimentos a quem os merece, Loulé pretende associar-se à vossa festa e fa-lo dando a uma das suas ruas o nome cheio de prestígio que é o do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Em parte, posta a modéstia nos seus termos de sincera moderação, compartilha também das honrarias que vos são prestadas. É que entre vós há um filho desta vila, um dos mais conhecidos, dos mais dinâ-

micos do vosso grupo, o vosso antigo cornetim. Êle, como todos, soube honrar o seu nome de português e mostrar-se digno daquele que lhe escreveu, nas vésperas da partida as palavras honrosas que só um pai português sabe escrever, pondo acima do seu carinho paternal o fogo intenso do seu amor à Pátria.

Por isso disse que Loulé compartilha das homenagens que vos prestam.

Êste dia jâmais será esquecido do povo desta vila. A lápide que ficará patenteando a vossa passagem por aqui e a gratidão em que vos temos. Para dar o nome do Batalhão de Sapadores, não escolheu Loulé uma das suas ruas novas ou uma das suas artérias modernas, mas sim êste recanto antigo e nobre da vetusta vila intramuros. Êste sítio que é o mais alto e o mais central da velha Loulé é aquele que mais tradições encerra e que maior carinho nos deve merecer. Foi para a conquista dele que mais sangue português derramou em volta de Loulé a hoste de Paio Peres Correia, foi nele que Loulé balbuciou as primeiras palavras, foi em volta dêle que Loulé se desenvolveu, foi dêle que saíram as ruas da vila, como do coração saiem as veias e as artérias que vão alimentar a circulação da vida.

Êste é o belo significado da escolha, esta é a expressão mais clara do carinho e da admiração que por vós alimenta o povo da minha terra.

Fazendo-o êle cumpre um dever de gratidão e um dever de cortezia.

Na placa que deu o novo nome ao largo, encontra-se gravada a seguinte inscrição: «Largo do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. Distinguiu-se na Grande Guerra em França, prestigiando o País, condecorado com a Tôrre e Espada, e citado honrosamente pelas autoridades inglesas e francesas. Visitou esta vila em 1-5-1938».

Terminada esta tocante cerimónia, os antigos combatentes visitaram o jardim dos Amuados, dispersando em seguida.

(Conclui no próximo número)

* * *

Todas as fotografias referentes aos festejos dos combatentes em Loulé podem ser requisitadas nesta redacção.



DINIZ BORDALO PINHEIRO

Encontra-se já em sua casa, para se restabelecer dos padecimentos resultantes da operação que há dias sofrera, o nosso presado amigo e jornalista ilustre sr. Diniz Bordalo Pinheiro, director do nosso conceituado colega «O Jornal do Comércio e das Colónias».

IMPRESSA TEATROS E CINEMAS

«A VOZ»

Completamente remodelado apareceu a público este nosso brilhante colega, que à sua frente tem o ilustre Engenheiro Fernando de Sousa, um dos jornalistas de maior nome na nossa imprensa.

O aspecto gráfico é ótimo e a colaboração continua a ser o prazer, de quem aprecia um jornal escrito com decência, com gramática e com critério político. Os nossos parabens.

«OS RIDICULOS»

Entrou no seu 33.º ano de publicação o bi-semanário «Os Ridículos». Ao seu corpo redactorial, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta o seu cartão de felicitações e deseja-lhe igualmente, uma longa existência.

CAMINHOS DE FERRO

A conferência do sr. eng.º Vasconcelos Correia

Dentro da série de conferências que se têm realizado sobre o problema dos Caminhos de Ferro em Portugal, temos de apreciar a que no dia 24 realisa o sr. engenheiro Vasconcelos Correia, ilustre presidente da Comissão Administrativa da C. P. na Sociedade de Geografia de Lisboa.

«GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO»

Tem a Administração desta Revista parte da coleção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» 1902-1937 para vender.

Recebem-se propostas para os 35 volumes.



EDEN — «Abuso de Confiança»

Voltou a triunfar a empresa Lopo Lauer. Novos aplausos, novos incitamentos para continuar no seu consciencioso trabalho, proporcionando assim ao público o espectáculo que êle era digno de admirar.

Se a realização de Henri Decin em «Abuso de Confiança», é magnífica, o desempenho de Danielle Darrieux é magistral. Cenas como a do tribunal, a da confissão do esposo arrependido e a da procura do trabalho, não mais se esquecem. Valentine Tessier e Charles Vanel desempenham-se de maneira a merecer os mais rasgados elogios. Os seus papeis são cheios de distinção e humanidade.

Os «Complementos vivos» continuam merecendo do público especial atenção. Contudo, estes últimos são menos dinâmicos. O filme cultural «Discolobo» é interessante. As «Canções Eslavas» cantadas pelos inextinguíveis «Cossacos do Dom» proporciona-nos uns momentos de agradável prazer auditivo.

A absoluta falta de espaço impede-nos de continuar a referir detalhadamente ao magnífico programa do Eden.

SÓMEL

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

POLITEAMA — 21,30 — «Francesca da Rimini».
MARIA VITÓRIA — 20,45 e 23 — «O Juízo do Anoz».
COLISEU — 21,30 — «Arre, burro!».

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Abuso de confiança».
S. LUIZ — 21,30 — «Internos dos hospitais».
TIVOLI — 21,30 — «Alegria de viver».
CENTRAL — 21,30 — «O divórcio de Lady X».
CONDES — 15 e 21,30 — «3 artilheiros na vadiagem».
TRINDADE — 21,30 — «Fábrica de ilusões».
OLÍMPIA — Das 14 às 24 horas — Sempre novos programas.
CAPITÓLIO — 21 — Programas variados.
ODÉON — 21,30 — «Tempestade nos Andes».
PALÁCIO — 21,30 — «Tempestade nos Andes».
LYS — 21 — Programas variados com filmes escolhidos.
CHIADO TERRASSE — 15 e 21,15 — Filmes de grande éxito.
PARIS — 21 — Sempre bons filmes.
SALÃO PORTUGAL — Travessa da Memória.
PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.
REX — 21,15 — «O grito de 1938».
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
PROMOTORA — Largo das Fontainhas, 19.
IMPERIAL — Rua Francisco Sanches.
CINE ROSSIO — Programas variados.
EDEN-CINEMA — Alcântara.
CINEMA RESTAURADORES — Restauradores.
CINE ORIENTE — Avenida General Roçadas.
EUROPA — Rua Almeida e Sousa, 65.
CINE BELGICA — R. da Beneficência, 175 (ao Régo).
SALÃO IDEAL (Loreto) — Das 18 às 24 — Sempre novos programas.
MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa, 27.
JARDIM-CINEMA — Avenida Pedro Álvares Cabral.
BELEM JARDIM — Rua Bartolomeu Dias, 25-27.
SALÃO LISBOA — Rua da Mouraria, 4.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

CIRCULAÇÃO

DE

COMBÓIOS

Por ALEXANDRE SETTAS

O «Bastão-Piloto», Método seguro nos serviços de exploração de via — História sucinta da evolução dos sinais ferroviários — Generalidades — Outros sinais — O Telégrafo — A sinalização eléctrica — Disposições gerais acerca da utilização do «Bastão-Piloto» entre Vila : : : Nova de Gaia e Campanhã : : :

Entre os demais serviços de exploração ferroviária a segurança da marcha dos comboios é, certamente, que melhores atenções tem sempre merecido às respectivas empresas.

De facto, pelas responsabilidades inerentes ao assunto, cada vez se aperfeiçoam mais os processos de sinalização, de forma a garantirem maior eficiência na marcha segura dos comboios.

E, muito embora a sinalização eléctrica desempenhe já, mesmo nas linhas portuguesas, um papel de primordial importância, existe contudo, ainda no troço entre Vila Nova de Gaia e Campanhã, um sistema curiosíssimo e de absoluta confiança no efeito, o qual se designa pelo nome de bastão-piloto.

A seguir, com a devida autorização da Ex.^{ma} Direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, transcrevemos o diploma que regulariza este serviço a que nos referimos mas, antes disso e a propósito, vamos tratar resumidamente de alguns outros sistemas de sinalização empregados.

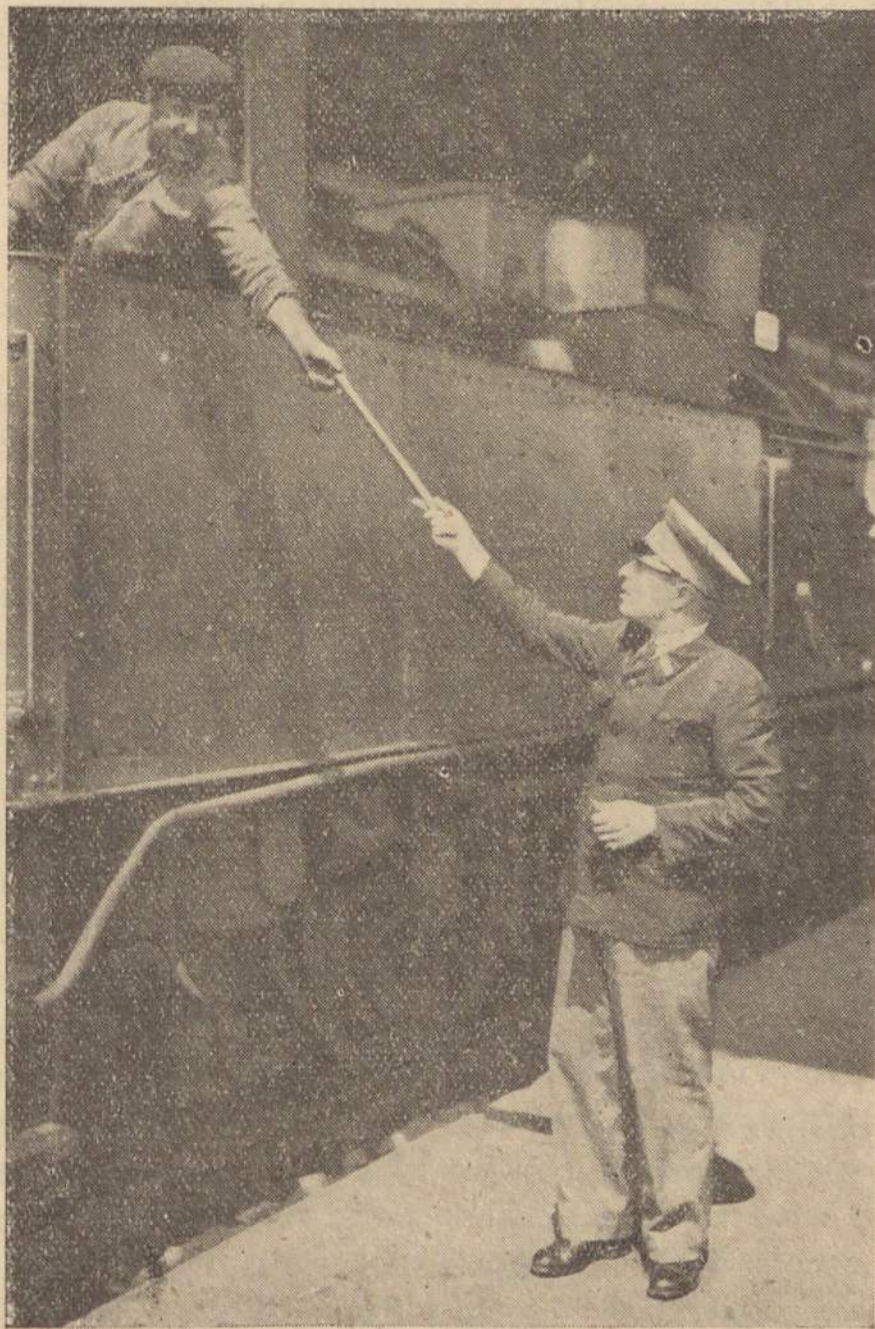
É do conhecimento geral que para ficar assegurada a integridade do material circulante nas vias férreas e, implicitamente, garantidas as vidas nele abrigadas e ainda, para que também se possam executar todas as manobras necessárias à exploração dos caminhos de ferro se torna indispensável manter perfeitamente organizado todo um completo sistema de comunicações estreitamente mantido entre os agentes do comboio e os da via explorada. Essas comunicações estabelecem-se por meio de sinais, que são dos mais variados como iremos demonstrar no decurso deste artigo.

Na época já recuada em que viveu o grande pioneiro dos Caminhos de Ferro, Stephenson, a sinalização das vias férreas era tão rudimentar que

se limitava ao simples escalonamento de homens ao longo das linhas, para em gestos racionais, previamente codificados, advertirem os maquinistas do que lhes cumpria fazer.

Se a via estava livre esses agentes, disseminados a espaços convenientes, estendiam as mãos na direcção seguida pelo comboio e, em caso contrário colocavam-se transversalmente entre os rails para com os braços levantados a toda a altura gesticularem de forma a ser evitado o prosseguimento da marcha do comboio.

Freqüentemente também, um homem a cavalo precedia o avanço do material e, tocando numa corneta, advertia assim da próxima passagem do



A entrega do «Bastão-Piloto», em Campanhã
O maquinista recebe das mãos do chefe a garantia de via livre para o comboio que conduz

comboio os transeuntes ou, melhor, os caminheiros com quem se encontrava no percurso, visto que naquela época não só os comboios rodavam a velocidade insignificante, comparada com a dos actuais, como também as estradas férreas não tinham regulamentada a sua privança legal e as passagens de nível eram desconhecidas por tal designação, embora tivessem natural serventia.

Foi só no ano de 1840 que os primeiros sinais fixos foram empregados em Inglaterra, no caminho de ferro de Stockton a Darlington. Para esse efeito tinham colocado altos mastros de madeira a certas

distâncias da via, onde se dispunham enormes lâmpadas guarnecidas dum vidro bicolor, as quais tinham no respectivo caixilho uma chapa movediça que obliterava, por meio de comando a distância, uma das duas côres, conforme convinha. Essas côres eram a encarnada e a verde e significava esta última o sinal de advertência. Quando a chapa mudava de posição e deixava à vista a cor encarnada indicava atenção a perigo eminente.

Como é óbvio este sistema embrionário recebeu logo pouco depois numerosas modificações, tôdas tendentes a visíveis aperfeiçoamentos. Assim, depois de aturadas experiências conseguiu-se uniformizar, senão todos os dispositivos de sinais, pelo menos o sentido das indicações que os mesmos forneciam nessa linguagem muda, isto é, desde logo ficou geralmente estabelecido que por toda a parte os sinais empregados tivessem sempre a mesma interpretação.

Essa unidade de concordância foi, contudo, só oficialmente regularizada em Inglaterra por um despacho ministerial datado de 15 de Novembro de 1885, no qual se instituía o *Código Internacional de Sinais de Via Férrea*.

Desde essa data os maquinistas costumados a conduzirem locomotivas em qualquer linha poderiam circular à vontade e com plena segurança em qualquer outra rede, até mesmo nas de países estrangeiros, sem terem de temer o perigo de desconhecer os sinais empregados a que tivessem de obedecer.

Excelente presuação como se vê e que se foi imensamente apreciada nesses tempos, melhor ainda hoje se pode notar a vantagem dessa uniformidade de indicações. Três princípios fundamentais dominam toda a sinalização: O primeiro é o da restricta obrigação de observar com rigor absoluto os sinais que se traduzem nesta prescrição imperativa que tôdas as companhias têm inscrito à cabeça dos seus regulamentos: «Todo o agente, qualquer que seja a sua categoria, deve obediência passiva aos sinais». Isto significa que as indicações dadas não devem, em caso algum ser discutidas por quem as dirige ou executa, resultando dessa determinação o escrupuloso cumprimento das ordens recebidas.

O segundo princípio é que a ausência de todo o sinal indica tácitamente que a via esta livre.

Finalmente a terceira base é, em linguagem ferroviária: «dever-se sempre agir como se um comboio fôsse esperado» o que, noutros termos, quer dizer: «Uma via nunca pode estar inteiramente livre, pois deve ser sempre coberta por um sinal, quer este seja fixo, móvel, ou, até mesmo sonoro, dado por petardos colocados nos rails a marcar advertência».

Os sinais em uso nas nossas redes são de duas espécies, a saber: os sinais ópticos e os sinais acústicos. Os primeiros subdividem-se ainda em sinais

móveis, trazidos por agentes da via ou mesmo pelos próprios comboios.

Quanto aos sinais acústicos são dados pelos apitos, cornetas, petardos e sinos eléctricos.

Na maior parte dos países o sinal de via livre, de dia, e a luz branca, de noite, indicam que a linha está conveniente para ser percorrida pelo comboio e, inversamente, todo o sinal de via fechada, de dia, e com luz encarnada, de noite, indicam que a via não está livre. A cor verde indica o afrouxamento da marcha e a cor violeta prescreve a bifurcação. Quanto às côres amarela e azul são reservadas para outras sinalizações secundárias.

A escolha destas côres não foi, com certeza, feita ao acaso, como se poderá notar. Como o branco é a cor mais geralmente empregada, para se evitar qualquer possível confusão de noite, com as luzes estranhas aos serviços dos caminhos de ferro foi pois necessário não lhe atribuir a mínima significação. Dizer que o branco marca via livre é o mesmo que não atribuir nenhum sentido especial a esta cor, visto que, em princípio, como acima se demonstra, a via está sempre livre se não estiver coberta por qualquer outro sinal, o que a bem dizer é, verdadeiramente uma teoria digna do critério de monsieur De La Pallisse.

Pelo contrário, para marcar a presença do perigo ou de paragem forçada seria precisa uma cor menos vulgarizada, mas todavia bastante visível e que cortasse nitidamente o branco. Escolheu-se por esse facto o encarnado que responde bem à condição anunciada. Ao verde, cor que normalmente não se confunde com o encarnado nem com o branco, atribuiu-se-lhe uma significação de menor importância.

O emprêgo das côres exige além disso que os agentes encarregados da condução dos comboios não sofram duma afecção dos órgãos visuais designada pelo nome de daltonismo — do nome dum cirurgião inglês, o Dr. Dalton, que pussia essa aberração orgânica —. Escusado será dizer quantas precauções minuciosas são tomadas a este respeito nas inspecções médicas de admissão de pessoal para bem se assegurar que os candidatos estão em condições de nunca confundirem as côres entre si.

Os sinais distinguem-se também segundo a sua forma que, geralmente, é de três tipos bem definidos: a forma redonda, a forma quadrada ou, pelo menos, muito aproximada do seu desenho rectangular e o rectângulo alongado, também chamado palheta.

As experiências têm demonstrado que em superfície igual é a primeira, também chamada disco, que é menos visível das três utilizadas.

Em Inglaterra, especialmente, e ainda em muitos países, assim como em Portugal, emprega-se a palheta montada num pilar e que então toma o nome de semáforo.

Os semáforos são igualmente empregados em França onde especialmente os reservam para proteger o espaçamento dos combóios governados pelo sistema de blocagem (Block System) e utilizam-se os discos e os quadrados quasi que exclusivamente para a protecção das gares.

Os combóios trazem também sinais constituídos, de noite, por lanternas, de dia, por videntes fixados na carruagem ou furgão da cauda. Estas lanternas, fixadas à travessa anterior da locomotiva, dão uma luz branca: o furgão da rectaguarda traz, sobre a sua face posterior, um luz encarnada e, na parte superior, duas lanternas dando uma luz branca dirigida para a frente e uma luz encarnada voltada para detraz.

Estas luzes são por vezes modificadas, para permitir o anunciar-se aos agentes da via e das gares que o combóio é seguido por uma outra formação *bis* ou de outro combóio especial.

Todos estes sinais teem além disso ainda uma outra significação; são elles destinados a indicar aos semaforistas que o combóio acabado de passar diante do seu indicador está normalmente completa, o que vem a ser o mesmo do que informar pelos sinas que nenhum engate se quebrou fraccionando assim a composição que acaba de passar.

Há ainda nos combóios, como aliás todos sabem, um outro sinal, este acústico, e cuja linguagem, bem aguda e potente, é de grande importância. Refiro-me ao apito accionado pelo vapor e cuja estridência é bem conhecida.

Nos combóios de mercadorias um silvo prolongada chama a atenção do guarda-freio para se assegurar dos travões, geralmente à entrada de qualquer declive ou quando a composição está prestes a parar; dois silvos, breves e rápidos, indicam a ordem de apertar os freios e, um só silvo, a ordem para os desapertar.

À aproximação de bifurcações ou nas grandes gares o maquinista utiliza o apito para o pedido de passagem por tal via, como tantas vezes se tem podido constatar, por exemplo, na nossa Estação do Rossio. Um silvo solicita do agulheiro a passagem pela primeira via a partir da esquerda, segundo a posição da máquina, dois silvos, a segunda via, três silvos, a terceira via, e assim sucessivamente.

Enfim, o apito deve ser posto sempre em acção ao entrar ou passar por estações e apeadeiros, às passagens de nível, e nas entradas e saídas de túneis.

Todavia há ainda, infelizmente, casos em que a máquina dá prolongados e repetidos silvos; são esses os que determinam o pedido de socorro por qualquer acidente ocorrida na via e cuja sonorização, deixa mesmo aos leigos nestes assuntos a certeza dum apêlo insistente e e aflitivo traduzindo por semelhante forma.

Os sinais móveis são utilizados, de dia, com

bandeiras, petardos, ou simplesmente com os braços; de noite, com o auxílio de lanternas onde se emprega a luz branca ou de côr e, bem entendido, em casos especiais, também com petardos.

A paragem imediata de qualquer combóio é comanda, de dia, por uma bandeira encarnada, desdobrada ou, simplesmente agitando de modo rápido um outro qualquer objecto de que se disponha para o fim em vista, isto é, chamar a atenção do maquinista e, na falta desses elementos, até mesmo se consegue regularmente o fim em vista pela agitação dos braços levantados ao máximo e com as palmas das mãos viradas para a direcção do combóio. De noite, a paragem forçada obtem-se mostrando uma luz encarnada ou, na falta desta, agitando vivamente outra luz de qualquer côr.

O afrouxamento é comandado por uma bandeira verde ou por uma luz da mesma côr. Os petardos, são explosivos, em forma de cápsula, que se colocam nos *rails* os quais deflagram à pressão das rodas da máquina. São empregados tôdas as vezes que os sinais ópticos não podem ser apercebidos, por exemplo, em ocasiões de nevoeiro. Quando um maquinista ouve o explodir desses petardos deve, por todos os meios possíveis, dominar a velocidade em que o combóio rodar e seguir depois sempre com o andamento amortecido ao máximo. Depois de ter percorrido cerca de um quilómetro pode então retomar a marcha normal, mas sempre com redobrada atenção. Em princípio, além disso, empregam-se também os petardos para dobrar certos sinais fixos e são, nestes vasos, solidários dos mesmos.

A electricidade é também um dos mais preciosos auxiliares dos serviços de exploração. O telégrafo nos caminhos de ferro serve especialmente para a transmissão dos múltiplos avisos concernentes à marcha e à composição dos combóios, do serviço de via e do pessoal, do movimento do material de mercadorias, etc., etc.

Com efeito as estações estão ligadas entre si por linhas aéreas mantidas pelos postes telegráficos que toda a gente conhece de os ver levantados, a par das linhas férreas.

Enfim, a electricidade fornece um outro meio de aumentar a segurança, em particular, nas vias únicas. Este meio consiste no emprêgo dos sinos eléctricos, instalações em tôdas as estações da linhas e também nas passagens de nível e accionados simultaneamente de maneira que a Estação A envia à Estação B o sinal anunciando a aproximação do combóio e este sinal é dado simultaneamente em todos os sinos intermédios. Concebe-se portanto, que, se por erro ou por incompreensível lapso se anuncia sucessivamente entre duas estações dois combóios marchando em sentidos contrários mas convergindo para o mesmo ponto e que o primeiro desses combóios não passou ainda,

os agentes da via e os guardas de nível ficarão assim alarmados por êsse aviso e, sabendo que dois combóios caminham em sentidos que implicam risco de colisão, tomam imediatamente as providências necessárias que o caso requiere para obstar às conseqüências funestas que daí adviriam.

Os sinos eléctricos têm uma linguagem convencional e diferente, segundo a natureza dos sinais que emitem. Ora note-se: uma série de muitos toques anuncia, por exemplo, um combóio impar e duas séries dos mesmos sinais, um combóio par. Uma longa série de toques repetidos, com intervalos, constituirá o sinal de alarme em caso de acidente, qualquer que êste seja.

Todavia, os sinos eléctricos são igualmente empregados nas linhas de dupla via. Servem, neste caso, para anunciar de estação em estação, os combóios que se aproximam, afim de proceder aos indispensáveis serviços de agulhagem.

No domínio da sinalização eléctrica os progressos cada vez mais apreciáveis, são de incontestável vantagem e garantia.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses possui mesmo modelares serviços de sinalização electrica mas, a par dessa manifestação de evidente progresso não deixa ainda de utilizar regularmente nos seus serviços de exploração de via um sistema, curiosíssimo, de absoluta garantia e velho de 34 anos, mas que apesar de contrastar em absoluto com os congêneres empregados não foi ainda destronado e se impõe pela sua infalibilidade.

Refiro-me ao *Bastão-Piloto*, cujas disposições gerais acêrca da sua utilização reproduzimos infra:

O BASTÃO-PILOTO

Na secção de via única entre as estações de Gáia e de Campanhã foi estabelecido a começar pelo combóio n.º 1:507 de 3 de Novembro de 1904 um serviço de pilotagem com bastão para todos os combóios ou máquinas isoladas, como suplemento de precaução da circulação, mantendo-se contudo, inteira e absolutamente em vigor tôdas as disposições regulamentares relativas à segurança da marcha dos combóios.

O *bastão* tem gravada a legenda «PILOTO-SECÇÃO DE CAMPANHÃ-GÁIA».

O *bastão* pertence exclusivamente a esta secção deve estar ou sob a guarda do chefe de uma destas estações de Gáia ou Campanhã, ou entregue ao maquinista do combóio ou máquina isolada circulando na secção.

Em cada uma destas estações há um armário com uma porta de rede com fechadura, de que a chave está sempre em mão do chefe ou agente que oficialmente desempenha essa função.

Junto do armário e em uma suspensão própria

está uma bandeira vermelha, desenrolada, com o cabo aguçado na ponta e um farol com vidro vermelho tendo uma haste para poder ser fixado em uma bainha especial.

O *bastão* quando não está em serviço é guardado no armário da estação que o possui, sendo, portanto, visível exteriormente através da rede da porta.

Em regra, nenhuma máquina deverá circular na secção sem que o chefe da estação, ou quem as suas funções desempenhar, faça entrega do *bastão* ao maquinista na presença do condutor.

O maquinista, chegando à estação do destino, entrega imediatamente o *bastão* ao chefe, que não deverá deixar de o reclamar.

Tendo uma estação de expedir dois ou mais combóios sucessivamente, na secção antes de outro combóio ser expedido em direcção contrária, somente o maquinista do último daqueles combóios é portador do bastão. Os combóios precedentes são expedidos só depois de o maquinista e o condutor terem visto o bastão e recebido do chefe da mesma um boletim declarando que o bastão fica na estação.

O boletim é entregue ao chefe da estação de chegada, que o enviará ao Serviço Central.

Quando, em caso de atraso, ou em conseqüência de um atraso de um cruzamento previsto em Gáia e feito em Campanhã ou inversamente, o chefe da estação onde devia ter lugar o cruzamento, expede à outra estação onde está o bastão o telegrama regulamentar para lhe propor a mudança de cruzamento.

O chefe da outra estação onde o cruzamento se efectua e que fica com o *bastão*, deve começar por se certificar de que o *bastão* está dentro do armário, fechado à chave, e fica com a chave em seu poder. Fixa em seguida a bandeira encarnada, aberta, sendo de dia, ou a lanterna de vidro vermelho, sendo de noite, numa bainha colocada para êsse efeito na via por onde deve sair o combóio retardado, impedindo assim a continuação do referido combóio para a estação immediata. *Somente depois de adoptadas tôdas estas medidas de precaução, a que o chefe deve dar resposta pelo telégrafo, ao telegrama que lhe foi enviado é que autoriza a expedição do outro combóio pela estação com que se está correspondendo.*

O chefe da outra estação pode então expedir o combóio, cujo cruzamento foi mudado, devendo entregar ao condutor, que por sua vez entregará ao maquinista, não somente o boletim regulamentar da mudança de cruzamento mas também o boletim avisando-os de que o *bastão* está detido na estação seguinte.

Por sua parte o chefe desta última estação onde está detido o *bastão* não deve entregá-lo ao combóio retardado nem a qualquer outro sem ter recebido

o boletim de mudança de cruzamento do combóio expedido, boletim que deve ser entregue pelo pessoal dêste combóio à chegada.

Os maquinistas e os condutores dos combóios circulando entre estas estações são solidários na responsabilidade da recepção do *bastão*, na estação de partida com o chefe desta estação, e na sua entrega na estação de chegada com o respectivo chefe.

Em resumo, em condição alguma um combóio ou máquina poderá partir de uma destas estações para, sem o maquinista ser o portador do bastão, ou do boletim que o substitue ou acompanhado por piloto encarregado temporariamente de substituir o bastão, em caso de extravio ou seguimento indevido a outra estação.

Data o despacho supra do ano de 1904 e, como a média das viagens em que tem sido utilizado é de 65 por dia, resulta que, em números redondos, êsse modesto bastão, objecto valioso pelo seu simbolismo, já percorreu cêrca de 807:000 vezes o tracto a que o destinaram, sem que uma só vez fôsse substituído ou, pelo menos, por desastrosó lapso deixassem de lhe conferir a função para que fôra destinado.

É, pois, não só um elemento de segurança na exploração de via como ainda um fiel cooperador dos agentes a quem está confiado pela sua missão passiva mas... insubstituível.

E, cumprindo a rigor o expresso na letra do regulamento que o criou para salvaguarda dos interesses e da vidas vidas que por si próprio garante nêsse percurso curto mas de intenso labor a que está votado, impõe-se como um padrão de segurança a dominar na circunscrição dessa área a nobre obrigação um dever regido pelos benefícios a prestar e valoriza-se pela fidelidade da função que marca, a-pesar-de simples elemento, como inabalável garantia dos serviços em vista.

== ÊSTE NÚMERO FOI VISADO ==
== PELA COMISSÃO DE CENSURA ==

Engraxe só com

MIMI

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L.^{da}

Avenida 24 Julho, 102



LISBOA



Catrabucha
para polir ferro

VASSOURARIA DA ESPERANÇA
De **BERNARDINO SILVA SOLNADO**

Fornecimentos completos em escovas

INDÚSTRIA NACIONAL

Avenida Presidente Wilson, 98

Tel. 6 2627 - LISBOA



Para limpar tubos de caldeiras

Os Nossos Mortos

JOSÉ PAIS DE SOUSA

No passado dia 5, faleceu em Santa Comba Dão, o sr. José Pais de Sousa, extremoso pai do sr. dr. Mário Pais de Sousa, ilustre Ministro do Interior.

O falecido era funcionário reformado da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, onde gosava de gerais simpatias pelas suas elevadas qualidades de character. A notícia da sua morte, causou profunda impressão em todos aqueles que de perto conviviam com êle.

Além do sr. dr. Mário Pais de Sousa, deixou mais os seguintes filhos: Abel Pais de Sousa, inspector da fiscalização da Direcção dos Caminhos de Ferro; Celestino Pais de Sousa, director da Fiscalização e Estatística dos Caminhos de Ferro da Beira Alta; João Pais de Sousa, chefe da secretaria da Câmara Municipal de Cantanhede; e José Pais de Sousa Júnior, tesoureiro da delegação da Caixa Geral dos Depósitos em Fornos de Algodres; D. Sára, D. Ana, D. Maria de Lourdes e D. Laura.

Deixa viuva a sr.^a D. Maria Carlota Prata Pais de Sousa.

A "Gazeta dos Caminhos de Ferro", apresenta ao nosso presado amigo e ilustre Ministro do Interior, dr. Mário Pais de Sousa, o nosso cartão de pêsames.



CAMBIOS

DO DIA 11 DE MAIO DE 1938

PRAÇAS	COMPRA	VENDA
Londres	110\$17	110\$19
Nova York.	22\$12,5	22\$13,8
Paris	\$61,9	\$62,1
Berlim.	8\$35,5	8\$91,0
Madrid	1\$37,2	1\$37,7
Holanda.	12\$26,7	12\$27,4
Bélgica	3\$72,8	3\$73,1
Itália	1\$15,9	1\$16,4
Suiça	5\$05,9	5\$06,3
Brasil	1\$28,6	1\$29,1
Suécia.	5\$67,6	5\$68,0
Noruega.	5\$33,4	5\$33,5
Dinamarca.	—	4\$92
Praga	\$77	\$77
Buenos Aires	4\$50	5\$00
Kobé	—	6\$50
Agio do ouro	64,95 %	—
Libras ouro	181\$44,5	—
Ouro fino gr.	24\$77,8	—

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 89, II série, de 19 de Abril publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear uma comissão, composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha e António Eduardo Botelho de Moraes Sarmiento e do condutor de material circulante Salvador de Almeida, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, afim de, nos termos do artigo 55.º do decreto n.º 4:667, de 14 de Julho de 1918, procederem à recepção provisória da empreitada para o fornecimento de uma máquina para abrir rôscas em fusos de mudanças de marcha de locomotivas e tensores de vagões e de sete fresas para as mesmas máquinas.

O «Diário do Governo», n.º 99, II série, de 30 de Abril publica o seguinte :

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 25 do corrente, o projecto de aviso ao público anunciando a entrada em vigor da nova tarifa especial interna n.º 2 de grande velocidade (bilhetes de assinatura), proposto pela Sociedade Estoril.

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado por despacho desta Direcção Geral de 25 do corrente, o projecto da nova tarifa especial interna n.º 2 de grande velocidade (assinaturas mensais, trimestrais, semestrais e anuais), proposto pela Sociedade Estoril.

O «Diário do Governo», n.º 100, II série, de 2 de Maio de 1938, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear uma comissão composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha, António Eduardo Botelho de Moraes Sarmiento e José de Moura Feio Terenas, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, afim de, nos termos do artigo 55.º do decreto n.º 4:667, de 14 de Julho de 1918, procederem à recepção provisória da empreitada para o fornecimento de dois grupos moto-compressores de 100 H. P. cada, fornecidos pela casa Ingersoll Rand.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear uma comissão composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha, António Eduardo Botelho de Moraes Sarmiento e José de Moura Feio Terenas, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de, nos termos do artigo 55.º do decreto n.º 4:667, de 14 de Julho de 1918, procederem à recepção provisória da empreitada para o fornecimento de uma máquina de fresar e 415 fresas, fornecidas pela firma Aços Finos Roehling, S. A.

O «Diário do Governo», n.º 102, II série de 5 de Maio publica o seguinte :

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 29 do corrente, o projecto de aviso ao público, em substituição do aviso B. 104, relativo ao serviço que prestam as estações e apeadeiros, proposto pela Sociedade Estoril.

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de hoje, o projecto do 6.º aditamento à tarifa especial interna n.º 2-A de grande velocidade relativo a assinaturas por séries de 52 viagens, proposto pela Sociedade Estoril.

O «Diário do Governo», n.º 84, II série, de 12 de Abril de 1938, publica o seguinte :

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por despacho de 7 de Abril :

Diogo José Cavaco, medidor, prestando serviço nesta Direcção Geral — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do Decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 89, II série, de 19 de Abril publica o seguinte :

Para os devidos efeitos se publica que em 24 de Novembro do ano findo foi baixado definitivamente a carregador, por motivo disciplinar, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontra prestando serviço nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado de 11 de Março de 1927, o agulheiro de 3.ª classe da rede do Sul e Sueste, António Batista (4.º), que à data do referido arrendamento tinha a mesma categoria.

O «Diário do Governo», n.º 94, II série, de 25 de Abril publica o seguinte :

Por portaria de 30 de Março findo, visada pelo Tribunal de Contas em 11 do corrente mês :

Reformados, nos termos do artigo 21.º e 29.º do Regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, os funcionários dos mesmos Caminhos de Ferro abaixo indicados, ficando com as pensões adiante mencionadas :

Da rede do Sul e Sueste

Manuel José de Sousa, maquinista de 3.ª classe — 628\$65.

Da rede do Minho e Douro

Mário Braga Falcão, chefe de repartição — 896\$03.

Amadeu Azevedo Vaz, revisor de bilhetes de 2.ª classe — 470\$26.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 96, II série, de 27 de Abril publica o seguinte :

Por contrato de 29 de Março findo, aprovado por despacho ministerial de 5 do corrente mês e visado pelo tribunal de contas em 22 :