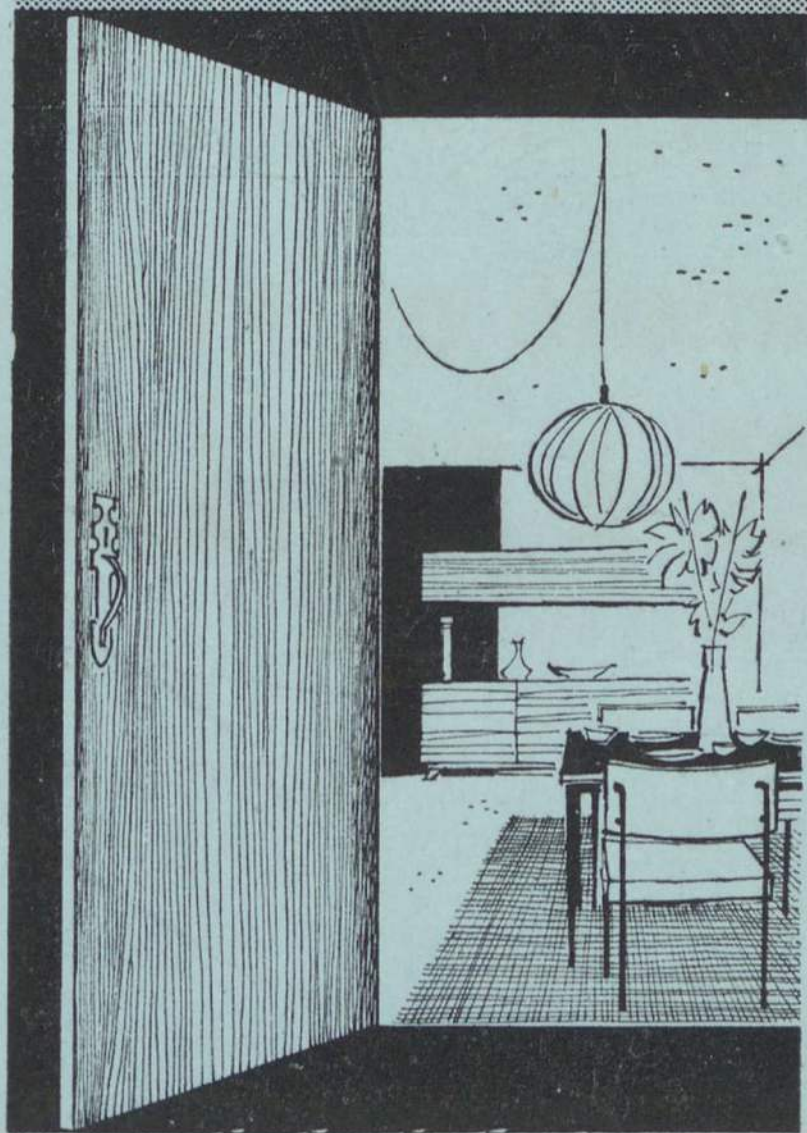


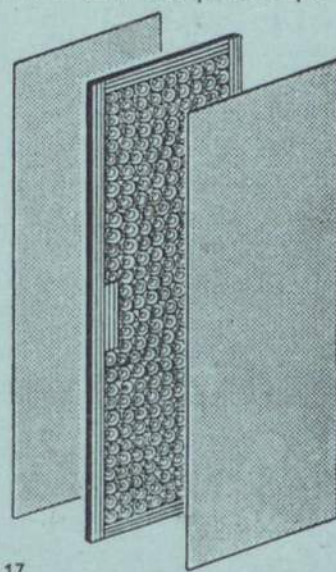
GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



**painel perfeito
para portas
e divisórias**

NOVOS tempos, novas exigências, novos materiais. Esta evolução impõe fabricos em grande escala, para garantia de qualidade uniforme. Placarol é um painel para portas e divisórias que satisfaz plenamente aos requisitos modernos. É constituído por um aro de madeira laminada, duas placas superficiais e, entre estas, um grande número de espirais de madeira. A estrutura do painel proporciona faces perfeitamente lisas, oferecendo, além disso, grande resistência a pressões e a variações climáticas. Por outro lado, as características da sua constituição asseguram-lhe uma leveza notável. Os tipos de placas superficiais empregados admitem qualquer forma de acabamento. Placarol é também fornecido já folheado a madeiras ricas, o que o torna um valioso elemento de decoração interior.



siaf

LISBOA — rua de S. Julião, 139 - Tel. 36 2331
PORTO — Pálacio Atlântico, 403 - Tel. 3 25 26 e 3 60 17

publigrafic

GUINDASTES

COLES



CAPACIDADES ATÉ 120 TONELADAS

LOCOMÓVEIS

AUTOMÓVEIS

SOBRE CAMIÃO

FIXOS

DIESEL ELÉCTRICOS

MECÂNICOS

HIDRÁULICOS

GUEDES & ALMEIDA, LDA.

RUA ÁUREA, 181-2.^o
LISBOA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

Telefone: P P C 32 01 58 — DIRECÇÃO: 32 75 20

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

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. LUÍS DA COSTA

(Chefe da Repartição de Exploração da Direcção-Geral de Transportes Terrestres e Vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamentos dos Transportes Terrestres).

Directora-Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

Eng. **MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA**, Administrador-Delegado por parte do Governo, da C. P.

Eng. **ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL**, Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor **JOÃO FARIA LAPA**

Comandante **ÁLVARO DE MELO MACHADO**

General **JÚLIO BOTELHO MONIZ**

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre); Ultramar 80\$00 (ano); Espanha 150 pesetas (ano); Estrangeiro £ 4.5.0 Número avulso 5\$00; Números Especiais 10\$00.

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Sumário

16 de Abril de 1965

A Regulamentação dos Transportes na América do Norte, pelo Eng.º LUIS DA COSTA	83
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	84
Objectivos da Política Ferroviária, pelo Eng.º JOÃO MARIA L. DE OLIVEIRA	85
A Modernização do Caminho de Ferro Federal Alemão e o seu significado, por HANS GEITMANN	88
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Por- tugal, por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO	90
Estação de Santa Apolónia	92
Passagens de nível	95
Linhas Estrangeiras.	96

Nota de abertura

No próximo dia 1 de Maio fecha-se um século sobre um acontecimento muito importante, que fez de Lisboa uma grande capital da Europa: a inauguração da estação ferroviária de Santa Apolónia. Com efeito, com a construção dessa obra, erguida precisamente no mesmo local de onde, em 1856, havia partido a primeira composição ferroviária com destino ao Carregado, a Lisboa do tempo do Senhor Rei D. Luís I entrou numa fase de maior desenvolvimento e colocou-se, graças à linha férrea, que encurtou distâncias, mais perto das grandes capitais europeias. Além disso, as nossas relações com a Província, tornaram-se mais rápidas e frequentes. Vir a Lisboa, deixou de ser uma aventura, para se transformar numa necessidade imperiosa. O provinciano que se prezava tomou o gosto de visitar a capital. Muitos deles, seduzidos pelas atracções que a vida lisboeta lhes oferecia generosamente, fixaram-se por cá. Para eles, a província, calma, igual todos os dias a si mesma, passou a ser a terra da pasmaceira. O certo é que Lisboa começou a crescer, e a ser, para os dotados de mais sorte e de maiores e melhores qualidades de trabalho, o seu verdadeiro Brasil.

A estação de Santa Apolónia voltou a ser, recentemente, como no tempo de D. Luís I, a estação n.º 1 de Lisboa. Sofreu modificações e melhoramentos. Olhou-se pela eficiência e comodidade das suas acomodações e pela estética das obras que transformaram, quase por completo, no interior, o aspecto da centenária construção. O edifício, agora, parece outro. Está mais novo, mais conforme à nossa época. Os que, há um século, assistiram à sua inauguração, se pudessem voltar de novo à vida, não reconheceriam a histórica Estação de Santa Apolónia e não deixariam de a classificar de maravilhosa.

Para comemorar o 1.º centenário do remozado edifício de Santa Apolónia, iniciamos, no presente número, a transcrição do capítulo — A estação de Santa Apolónia — do livro «Caminhos de Ferro Portugueses» — «Esboço da sua história» — da autoria do nosso saudoso e ilustre colaborador, eng. Frederico de Quadros Abragão, obra de que apenas saiu o primeiro volume e se publicou em 1956, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em edição do Centenário.

A REGULAMENTAÇÃO DOS TRANSPORTES NA AMÉRICA DO NORTE

Pelo Eng.º LUÍS DA COSTA

II

A «Interstate Commerce Act» contém disposições relativas às condições de estabelecimento e encerramento de linhas pelas empresas de transporte, às categorias de transportadores, às condições de exploração, às tarifas, aos investimentos públicos e sua avaliação e à segurança.

No que respeita à criação e encerramento de linhas, as empresas de transporte devem unir-se da respectiva autorização para estabelecer ou suprimir um serviço, pedido que deve ser da sua iniciativa.

Quando da publicação de uma nova Lei é sempre incluída nela uma cláusula visando as empresas já existentes e que exploram transportes, com o fim de proteger os seus direitos e os investimentos anteriormente feitos e para colocar essas empresas sob o novo regime de regulamentação. Este conceito é conhecido pelo nome de «Grand-father Clause».

Relativamente aos caminhos de ferro, o prolongamento de uma linha existente, a construção duma linha nova, ou ainda a aquisição ou exploração duma linha pertencente a uma rede ferroviária diferente estão sujeitas a uma licença passada pela «Interstate Commerce Commission» (I. C. C.) em que se estabelece que, tanto num caso como noutro, a licença é passada em virtude de necessidades de interesse público existentes ou que venham a existir.

Nenhuma companhia de caminhos de ferro pode abandonar total ou parcialmente uma linha ou suspender a sua exploração sem prévia autorização da Comissão.

A regulamentação aplicada aos transportadores depende do modo de transporte e do tipo de serviço que oferece.

É considerado transportador público por caminho de ferro, por estrada e por vias navegáveis «todo o indivíduo que oferece ao público mediante remuneração, fazer o transporte entre Estados ou para o estrangeiro, de passageiros ou mercadorias de todas ou de certas classes através de linhas regulares (ou não regulares quando se trate de transportes automóveis)», possuindo os respectivos certificados.

O sector geográfico servido ou os produtos ou grupos de produtos a transportar podem ser restritos.

A natureza dos serviços, os itinerários e as tarifas são previamente aprovadas.

É transportador para fazer transportes por contrato em veículos automóveis ou por vias navegáveis todo o indivíduo que nos termos de contratos ou convenções particulares se obriga a transportar, mediante remuneração, entre Estados, ou para o estrangeiro, passageiros ou mercadorias. São possuidores de licenças que lhes permitem exercer a sua profissão.

A regulamentação que lhe é aplicada é diferente da que se aplica aos chamados transportadores públicos.

Os transportadores particulares não estão submetidos a qualquer regulamentação salvo em matéria de segurança.

Para efeito de exploração dos serviços estes dividem em serviços directos, serviços regulares e serviços não regulares.

Quanto aos serviços directos é determinado pelo «Interstate Commerce Act» que as redes de caminho de ferro se devem pôr de acordo para o estabelecimento de serviços directos racionais, fornecendo o material e as instalações necessárias.

Isto também é aplicável aos transportes rodoviários de passageiros.

Certas disposições prevêm o estabelecimento de serviços directos correspondentes ao caminho de ferro e via navegável.

No que respeita aos serviços regulares, para os transportadores públicos em automóveis são fixados os pontos terminus, os pontos intermediários, ou mesmo fora dos itinerários, entre os quais o transportador está autorizado a exercer a profissão.

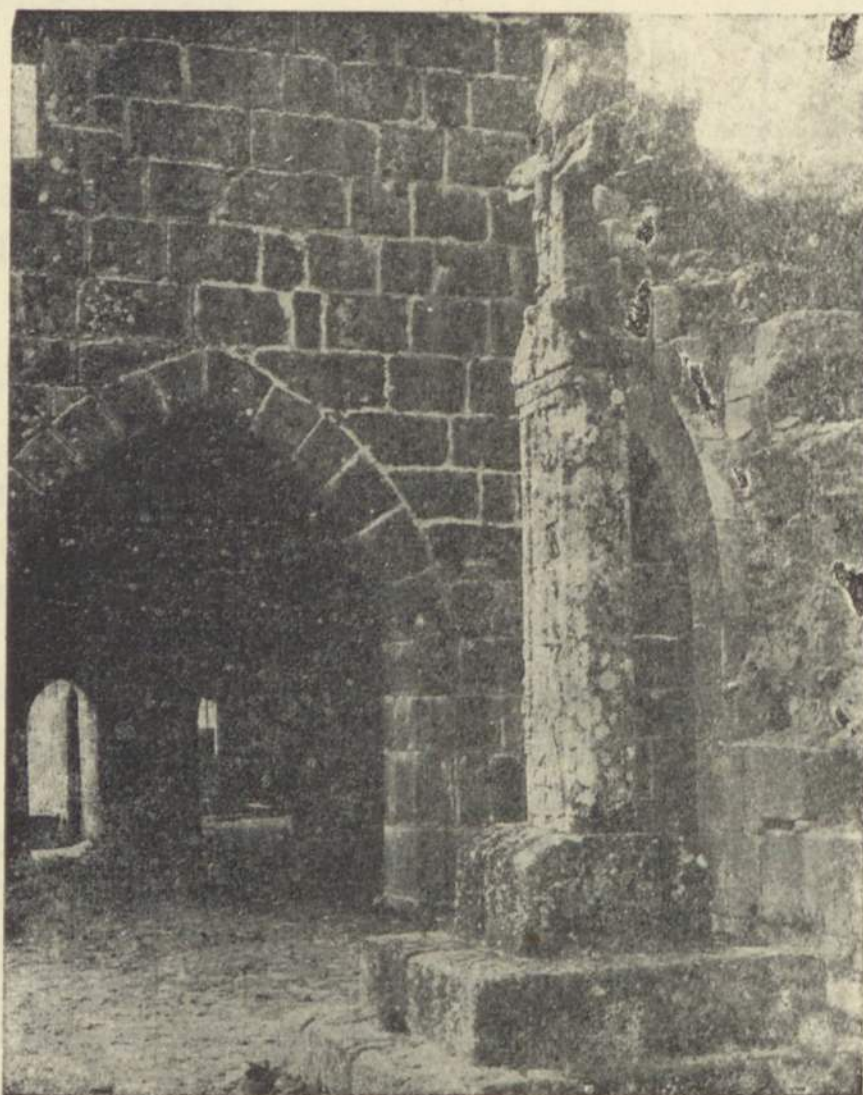
Tratando-se de serviços não regulares a Comissão designa, para os transportadores rodoviários de mercadorias, os pontos principais ou o sector que constituem os limites geográficos dentro dos quais o transportador está autorizado a exercer a sua profissão.

(Continua na pág. 95)

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Portugal monumental



BARCELOS — Museu Arqueológico



O que é poesia

a Guedes de Amorim

Poesia é sortilégio, encantação,
A mais estranha forma de magia.
É como se irrompesse, em pleno dia,
Uma noite estrelada de Verão.

É achar, súbitamente, sem razão,
No rosto amado, aquando nos sorria,
A inocência, a secreta melodia
Da hora da Primeira Comunhão.

Poesia é ter a mão dilacerada,
E lembrar com ternura, com amor,
Que há sempre a rosa mal desabrochada.

Sentir, já sem nenhum cansaço e dor,
Diante de um céu de fim de madrugada,
Uma pureza de manhã em flor.

OLIVEIRA E SILVA
(Brasileiro)

Júlio Dantas e Augusto de Castro, dois mestres da poesia portuguesa

Na tarde de 25 de Fevereiro registou-se um grande acontecimento para os lados da Avenida Duque de Loulé: na Sociedade de Escritores e Compositores Teatrais Portugueses, o sr. dr. Augusto de Castro foi investido no cargo de Presidente de honra daquela ilustre colectividade, sucedendo assim à posição a que ascendera Júlio Dantas. Foi uma sessão brilhante, não apenas pelo número de pessoas que estiveram presentes mas também pela alta qualidade dos discursos que se proferiram pelos distintos escritores teatrais: Carlos Selvagem, dr. José Galhardo, dr. Luís de Oliveira Guimarães e o homenageado, dr. Augusto de Castro.

Luís de Oliveira Guimarães, que seria um grande jornalista se não se limitasse a ser, exclusivamente, um grande escritor, falou com aquela distinção, que todos lhe reconhecem, e com aquela graça, que todos lhe admiramos, da larga amizade, tão longa como fraterna, que ligou, durante sessenta anos, Augusto de Castro a Júlio Dantas. Admiravam-se e estimavam-se esses dois eminentes escritores. Mestres da prosa ambos. E se Augusto de Castro nunca escreveu versos, tem, em compensação, muitas páginas que parecem, pelo intenso lirismo de que estão imbuídas poemas de um autêntico, de um maravilhoso poeta.

Júlio Dantas foi um dos escritores mais queridos da minha mocidade, como foi da mocidade de Luís de Oliveira Guimarães, assim como, depois da publicação de *Fumo do meu cigarro*, Augusto de Castro começou a ser um dos nossos ídolos. Os folhetins da *A Capital*, onde pontificava Júlio Dantas, e as crónicas de *O Século*, com as quais Augusto de Castro alargou o círculo dos seus admiradores, tinha uns e outras um extraordinário número de leitores. Foi uma grande época aquela. Sob a direcção do insigne Augusto Rosa, estreia-se, com um êxito sem precedentes, Amélia Rey Colaço. No mesmo glorioso palco, revela-se, como escritor de teatro, Carlos Selvagem. Alves da Cunha inicia a sua carreira de actor. Antero de Figueiredo, Aquilino Ribeiro, António Corrêa de Oliveira, Afonso Lopes Vieira, Augusto Gil publicam alguns dos mais belos livros de que se pode orgulhar a literatura portuguesa. Estão vivos, em pleno apogeu, Columbano e Carlos Reis.

Eis, meu querido e velho amigo Luís de Oliveira Guimarães, meu par na admiração por Júlio Dantas e Augusto de Castro, o que me sugeriu a notícia da festa promovida na Sociedade de Escritores e Compositores Teatrais Portugueses, em homenagem a Augusto de Castro e à memória de Júlio Dantas, dois mestres da língua portuguesa.

OBJECTIVOS DA POLÍTICA FERROVIÁRIA

COMUNICAÇÃO APRESENTADA
AO I COLÓQUIO NACIONAL DE TRANSPORTES

3

PELO

ENG.º JOÃO MARIA L. DE OLIVEIRA MARTINS

ADMINISTRADOR DA C. P.

Salvo o primeiro dos objectivos apontados não me parece que os restantes tenham notória particularidade, motivada pelas características da empresa ferroviária. Creio que qualquer grande empresa os aceitaria.

Quanto ao primeiro objectivo apontado julgo que ele vai de encontro a um dos princípios da política geral dos transportes do país, tal como se encontram expostos no Relatório do Plano Intercalar 1965-1967 ⁽⁸⁾:

Ali se diz:

«Relacionados com estes princípios surgem o da igualdade de tratamento dos utentes colocados em comparáveis condições económicas e sociais e o da promoção e garantia, mediante uma judiciosa política de coordenação, do equilíbrio financeiro global das empresas privadas e públicas de transporte, dentro de uma adequada autonomia de gestão».

Para além de encontrar apoio na política geral de transportes definida recentemente pelo Governo, o objectivo da *autonomia adequada da gestão* insere-se na ordem lógica das consequências do 1.º objectivo da política geral da empresa atrás enunciado e resultante do contrato de concessão que a vincula ao Estado.

E também me parece que aqui se deve consagrar, ao menos em parte, uma das conclusões de um estudo efectuado pela União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.) em 1961. Dele se transcreve o seguinte ⁽⁹⁾:

«Esta estrutura óptima deve comportar uma larga autonomia de gestão. O volume da empresa e a evolução rápida das suas múltiplas tarefas, tornaria inoportunas as intervenções das autoridades públicas nos pormenores de gestão, intervenções que, se são excessivas, arriscam-se a não ter senão efeitos parciais e a diminuir a eficácia da empresa.

...

Isto de forma alguma exclui a plena responsabilidade da empresa — expressa em última análise pelo equilíbrio da sua conta de ganhos e perdas — diante dos Poderes Públicos, a quem se no pode contestar a missão de «contrôle», orientação e regulamentação.

Mas precisamente uma tal missão não pode ser

facilitada senão pela existência de uma estrutura do caminho de ferro suficientemente autónoma, permitindo aos Estados medir, de uma maneira clara e tão precisa quanto possível, o resultado das suas intervenções. Estas serão tanto mais necessárias no domínio dos princípios e das grandes decisões, quando as redes disponham de mais liberdade na sua aplicação.

Quanto às soluções a adoptar para permitir uma autonomia tão grande quanto possível, elas dependem, evidentemente, do regime dos Estados e das Convenções com o caminho de ferro. Podem estender-se desde a existência de grandes serviços do Estado dotados de uma extensa autonomia administrativa e financeira até à constituição de sociedades comerciais, passando por sociedades de economia mista, dispondo de uma liberdade suficiente».

Não sei até que ponto poderá ser inteiramente adoptado no caso concreto dos caminhos de ferro portugueses, a doutrina exposta.

Parece-me que existe um ponto extremamente importante e que não está expresso nem no Relatório do Plano Intercalar nem no citado estudo da U. I. C.: na medida em que os resultados financeiros da gestão tendem a agravar-se e o volume de subsídios atribuídos vai crescendo, os Poderes Públicos tendem a reforçar as suas intervenções e a autonomia da gestão tende a diminuir.

Se existir, porém, um plano financeiro, a médio ou longo prazo, objectivo da política financeira da empresa, como ficou atrás apontado — devidamente aprovado pelos poderes públicos; e se a gestão se processar dentro do que nele se estabelece ou conduzir mesmo a melhores resultados, não será razoável supor-se que a tendência para a redução da autonomia da gestão ferroviária possa diminuir?

No fundo trata-se de encontrar uma posição de equilíbrio no domínio especialmente delicado das relações Estado-empresa pública.

A este propósito parece elucidativo um comentário apresentado com intuito de servir de regra com valor universal ⁽¹⁰⁾:

«242. Parece pois que será bom que o Estado, possuindo ou financiando uma empresa deste género (empresa pública) conserve um «droit de regard» sobre

⁽⁸⁾ Acta n.º 65 da Câmara Corporativa, 1 Outubro 1964.

⁽⁹⁾ «LES PROBLÈMES ÉCONOMIQUES DES CHEMINS DE FER DES PAYS MEMBRES DE LA CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES TRANSPORTS» — U. I. C. / 1961 — pag. 17 — Tradução livre.

⁽¹⁰⁾ «MANUEI D'ADMINISTRATION PUBLIQUE» — Nations Unies — New York / 1964, pag. 84 — Tradução livre.

a sua política geral e os seus planos. Este «contrôle» geral deve ser exercido com moderação e tendo em conta: a medida em que as actividades do organismo estão ligadas aos objectivos nacionais; o monopólio que em menor ou maior grau exerce sobre determinados preços, mercadorias e serviços; a medida em que é tributária do orçamento do Estado; enfim, a sua extensão e importância na economia do país».

Um outro objectivo citado para a política da organização de empresas foi a modificação da sua estrutura interna.

Ele deve ser encarado como base de reorganização da empresa, pois se não é condição suficiente para a melhoria da gestão — haveria também que atender a outros aspectos da organização que podem ser considerados independentemente do tipo de estrutura adoptado — considera-se uma condição absolutamente necessária.

Reconhece-se, porém, que seja qual for a solução encontrada para a estrutura da empresa ela haverá de conter em si vantagens e inconvenientes relativamente a outras soluções possíveis. O que se pretende é a melhor estrutura possível, isto é, a que melhor estabeleça a garantia de que serão mínimas as operações mal concebidas ou mal ordenadas, como mínimas serão as perdas daí resultantes.

B) 6. POLÍTICA COMERCIAL

18. Constituem objectivos essenciais da política comercial:

- 1.º — Substituir um sistema de preços baseado em considerações de ordem económica geral, por um sistema de preços reflectindo a gama dos custos de produção da empresa;
- 2.º — Obter uma maior maleabilidade quanto a fixação e alteração de preços e condições de transporte;
- 3.º — Tornar mais profundo o diálogo com os utentes do caminho de ferro, tendo em vista:

- a) Um maior esclarecimento das vantagens económicas do transporte por via férrea;
- b) A disciplina do tráfego de mercadorias, procurando que ele acorra ao caminho de ferro em condições mais propícias a um serviço eficiente e a um menor custo para a empresa.

19. Quanto ao primeiro objectivo, torna-se necessário um esclarecimento fundamental.

O caminho de ferro herdou dos tempos em que possuía o monopólio dos transportes rápidos por via terrestre, uma prática comercial toda ela submetida a uma forte pressão dos poderes públicos, com o fim de defender os utentes

ISOLUX, L.^{DA}

ESTUDOS E INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS

PORTO

R. Sá da Bandeira, 651-4.º
Telef. 2 70 13

LISBOA

Campo Pequeno, 21-4.º-E.
Telef. 5 27 55

Instalações de A. T.

- * CENTRAIS
- * SUBESTAÇÕES
- * FOSIOS DE SECCIONAMENTO
- * POSTOS DE TRANSFORMAÇÃO
- * LINHAS

Instalações de B. T.

- * ILUMINAÇÃO INTERIOR
- * ILUMINAÇÃO EXTERIOR
- * FORÇA MOTRIZ
- * SINALIZAÇÃO
- * REDES DE DISTRIBUIÇÃO.

contra práticas abusivas a que, de outra forma, as empresas transportadoras poderiam recorrer.

Tornar os preços de transporte de passageiros essencialmente preços políticos, constituindo, pelo seu baixo nível, fonte de assinaláveis benefícios às camadas populacionais de mais baixos recursos é, sem dúvida, uma solução de repercussões muito favoráveis sobre o bem-estar social.

Por outro lado, a prática de preços de transporte de mercadorias em função do valor da mercadoria transportada foi considerada durante muito tempo uma solução ideal sob o ponto de vista económico, isto no pressuposto de que o transporte das mercadorias mais caras compensaria o transportador pelo transporte das mercadorias mais baratas.

Parece-me que ainda hoje se poderá defender criteriosamente o carácter político dos preços de transporte de passageiros — sobretudo quando estão em causa deslocções de populações trabalhadoras, nos arredores das grandes cidades — já no que se refere à fixação de preços de transporte de mercadorias julgo que tais preços não devem ser exclusivamente e predominantemente função do seu valor.

Aqui, além do mais, deixou de verificar-se o pressuposto citado: a concorrência captou as mercadorias ricas, transportando-as a preços mais baixos que os praticados pelo caminho de ferro. E este teve de contentar-se com o transporte das mercadorias pobres — pobres no valor e no rendimento que proporcionam à empresa, mas com um custo de transporte muito elevado.

Compreende-se que a política de preços de transporte seja orientada e coordenada no âmbito da política geral de preços do Governo. Mas isso não deve impedir que cada vez mais se procure ter em conta, no preço de um determinado transporte, o custo que esse transporte acarreta para a empresa.

É uma mudança significativa na posição tradicionalmente assumida e que na prática se deverá traduzir em ajustamentos graduais e sucessivos dos preços actualmente praticados.

Pensa-se que esta é uma das condições a satisfazer para se caminhar no sentido do equilíbrio financeiro da exploração ferroviária.

20. As condições de funcionamento do mercado dos transportes variam frequentemente. Não só as correntes de tráfego tomam por vezes direcções e volumes inesperados, fruto das exigências de uma clientela numerosa e variada, como a actuação das empresas concorrentes apresenta contínuas variações.

Sabendo-se que o preço é um elemento fundamental na orientação dos tráfegos, parece razoável defender-se a possibilidade da sua variação, consequência directa da variação das características do mercado. E mais: que a



variação dos preços praticados possa acompanhar, tanto quanto possível, as modificações operadas no mercado.

Para que esta intenção se concretize torna-se necessária uma certa liberalização nas maneiras de proceder até aqui postas em prática.

Sem deixar de existir o «contrôle» julgado adequado, parece ser possível simplificar formalidades e alterar centros de decisão.

Mas uma política comercial dinâmica não joga exclusivamente com os preços oferecidos ao cliente. Há condições de transporte que em alguns casos poderão afectar o bom êxito da captação do tráfego se se mantiverem rigidamente estabelecidas.

A maleabilidade dos preços e das condições de transporte, além de emprestar à actuação da empresa um dinamismo comercial muito desejável, permitirá que, até certo ponto, se estabeleça uma igualdade nas condições de concorrência no mercado, já que outros meios de transporte dispõem de uma liberdade de actuação muito maior do que a existente hoje no caminho de ferro.

A compatibilidade de uma política de preços maleável com os objectivos da coordenação tarifária entre os vários meios de transporte — se efectivamente ela for considerada como um meio eficaz de regularizar a concorrência e, por via disso, beneficiar não só o sector de transportes, mas também a economia geral — parece poder ser devidamente salvaguardada pela fixação de limites entre os quais os preços poderão variar. O limite superior protegerá o utente contra práticas abusivas das empresas e o limite inferior será o sustentáculo erguido contra as concorrências ruinosas que se poderão eventualmente originar.

21. O objectivo final apontado para a política comercial não apresenta qualquer singularidade no que se refere ao primeiro aspecto do diálogo empresa-utente. Efectivamente hoje em dia é da boa regra da vida comercial o esclarecimento dos clientes sobre as vantagens dos produtos. A publicidade bem orientada representa, sobre este ponto de vista, um contributo assinalável.

Mas há um outro aspecto no domínio das relações empresa-utente, que me parece justificar uma referência muito especial. Refiro-me à disciplina do tráfego de mercadorias.

É um facto conhecido que a generalidade das empresas comerciais e industriais do país, não possuem um plano de transporte dos seus produtos devidamente articulados com os seus próprios planos de produção.

Assim, quando se abeiram do transportador fazem-no em termos extraordinariamente imperativos e que ele muitas vezes só pode satisfazer à custa de pesados sacrifícios: é necessário no dia X transportar do A para B tantas toneladas de mercadoria Y. Isto diz-se com uma antecedência de meia dúzia de dias — quando não é menos — relativamente ao dia X.

Ora não é difícil reconhecer que o serviço de transporte pode ser extraordinariamente simplificado se existir um programa das necessidades de transporte dos utentes devidamente organizado e dado a conhecer ao transportador em tempo oportuno. Alguns não o poderão fazer, é certo. Mas para muitos outros isso só depende de uma atenção especial dedicada a este problema.

Não só o serviço será mais eficiente pelo conhecimento mais perfeito que a empresa passa a ter, quanto aos meios a mobilizar, como poderá, muitas vezes, ser mais barata — para a empresa e até para o utente.

A cooperação entre o transportador e o utente deverá, pois, estender-se para além do simples conhecimento pelo primeiro das necessidades de transporte do segundo. Haverá que procurar uma maneira prática de articular a formulação das necessidades de transporte com as possibili-

dades de uma eficiente mobilização dos meios necessários à sua satisfação.

Isto, como se disse, no interesse dos utentes e no interesse da empresa.

III — NOTA FINAL

Não desejava terminar esta exposição sem pôr em relevo algumas observações de ordem geral, mas que me parecem necessitar de aqui ficarem bem expressas.

Entre outros fenómenos que caracterizam o nosso tempo conta-se o contínuo e intenso movimento de separação, no interior das grandes unidades económicas, entre a propriedade dos bens de produção e a responsabilidade da sua gestão. Põe-se então um grave problema para os poderes públicos, pois estes terão de promover a compatibilidade dos objectivos das políticas das grandes unidades económicas com as exigências do bem-comum que àqueles poderes importa preservar.

No caso concreto da política ferroviária em Portugal, o Estado é o grande proprietário da C. P. Mas não é o unico, pois ao seu lado existe um número restrito de pequenos accionistas.

Além disso é o Estado que vai cobrindo as insuficiências de recurso da Companhia para uma exploração financeiramente equilibrada. E é ainda o Estado que facilita a obtenção dos recursos para investimento.

Quando tudo isto é assim, mais do que em quaisquer outros casos, deve perguntar-se?

São os objectivos da política ferroviária compatíveis com a política global do Governo?

Procurarei fornecer alguns elementos para demonstrar que, no respeitante à política geral de transportes, parece naver não só compatibilidade como ainda inserção mais ou menos perfeita da política da empresa naquela política.

Ora é natural que, sendo a política geral de transportes uma das políticas do Governo, seja através dela que automaticamente se estabeleça a concordância da política da empresa com a política global do Governo. Por isso me dispensei de sobre este ponto fazer quaisquer considerações.

Todavia não queria deixar de destacar uma primeira observação: os objectivos da política da empresa não são invariáveis; pelo contrário variam na medida em que a política geral de transporte sofre alterações.

Um outro fenómeno característico da época em que vivemos é o aumento da complexidade dos problemas de gestão das empresas, sobretudo das grandes empresas.

A vida de uma grande unidade económica compõe-se de inúmeras operações individualizadas mas que não se podem efectuar com eficiência para a empresa sem previamente se analisarem todas as consequências que a sua boa ou má execução acarreta.

Ora esta análise demonstra a existência, nas empresas ferroviárias, de uma infinidade de estreitas interdependências entre as operações necessárias à produção.

Este é um aspecto da realidade, sobre o qual se terá de processar a gestão.

E é para ter bem presente esta realidade que me parece ser de destacar uma segunda observação: só por uma questão de ordenamento lógico — de resto indispensável para uma actuação esclarecida — é que se podem dissociar os objectivos da política sectorial da empresa; no fundo todos os objectivos são interdependentes em elevado grau.

Mas o saber se ao fixarem-se certos objectivos da política da empresa se pode dificultar ou mesmo impedir a realização de outros é problema que interessa apenas a gestão da mesma empresa.

A MODERNIZAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO FEDERAL ALEMÃO E O SEU SIGNIFICADO

Por HANS GEITMANN

(Engenheiro membro do «Comité» de direcção e presidente do Caminho de Ferro Federal Alemão)

Atravessia do estreito de Fehmarn pôs grandes problemas técnicos, que se resolveram da melhor maneira com a construção de uma ponte metálica de 1000 metros de comprimento, com uma abertura central de 240 metros, ficando as vias a 23 metros de altura sobre o mar. A nova comunicação ferroviária é mais rápida e rendosa que os ferry-boats que ligavam Grossenbrode a Gedser e a distância foi encurtada de 63 para 160 minutos (em ferry-boats) para uma hora.

Entre a Alemanha e o Norte o tráfego pode ser facilmente absorvido depois da entrada em funcionamento da linha das migrações. Mesmo tendo em conta as demoras nos portos, e capacidade dos ferry-boats duplicou donde a racionalização do tráfego. Entre a Alemanha e a Itália, no entanto, as comunicações têm que ser melhoradas. O aumento rápido, imprevisto e constante do tráfego entre os países da CEE tem-se feito sentir bastante, sobretudo no transporte de mercadorias. Os projectos a longo prazo não faltam e fala-se mesmo de novas linhas que atravessariam a cadeia dos Alpes por meio de túneis, graças às quais se obteria um tráfego mais denso e mais barato. No entanto, todas estas realizações levam muito tempo, e por agora o mais preciso é aumentar a capacidade das linhas actuais.

V

Como vimos, as diferentes modernizações e racionalizações dos Caminhos de Ferro Federal Alemão foram também úteis ao tráfego de mercadorias. Uma inovação bem recebida na Europa foi a criação de uma rede dos Trans-Europ-Express-Mercadorias (TEEM), que hoje se estende de Estocolmo e Oslo até Bolonha, de Roterdão e Zeebrugge a Belgrado e a Budapeste. Das 82 relações TEEM, 51 tocam a rede do Caminho de Ferro Federal Alemão.

Graças aos novos veículos, a Alemanha Federal tem podido aumentar sensivelmente a velocidade comercial dos comboios de mercadorias. Os vagões têm sido dotados sistemática e progressivamente com aparelhos de rolamento e com eixos montados em caixas de roletes modernos, os quais equipam

já mais de 60 % do material rolante. Esta operação não só permite a sensível redução do número de «caixas quentes», tão perigosas para a exploração, como também eleva a velocidade máxima dos comboios de mercadorias de 100 a 120 km/h.

Locomotivas eléctricas mais poderosas permitem comboios mais carregados e uma melhor utilização das grandes linhas, mas também exigem linhas cada vez maiores nas estações de classificação e de passagem. Por isso o programa do Caminho de Ferro Federal Alemão previu, durante estes últimos anos, a construção de cais para passageiros com 400 metros de comprimento nas estações internacionais, enquanto que as linhas para os comboios de mercadorias foram actualmente prolongadas até 750 metros.

As medidas tomadas (centralização e modernização das estações de classificação e aumento de velocidade nos comboios de mercadorias) têm em vista acelerar sensivelmente o transporte de mercadorias por caminho de ferro. Concentrando-se a formação de comboios nalgumas grandes estações de classificação, dispersar-se-ão os trabalhos de manobra, que ocasionam despesas relativamente elevadas e atrasam o avanço dos vagões.

Assim, a exploração ferroviária esforça-se por agrupar as manobras de uma região em determinadas estações de capacidade aumentada, por formar o maior número possível de comboios com o mesmo destino e por aumentar a sua carga. De acordo com os planos actuais, 34 das 51 estações de classificação do Caminho de Ferro Federal Alemão — que manobram uma média superior a 1500 vagões por dia — serão total ou parcialmente suprimidas. Em contrapartida, serão aumentadas e transformadas 17 estações de acordo com as concepções modernas e algumas serão mesmo completamente reconstruídas.

Já muito se fez no domínio da racionalização e da modernização técnica das estações de classificação, as quais foram dotadas de travões de via, instalações de sinais e telecomunicação. Assim, conseguiu-se diminuir sensivelmente o efectivo do pessoal sem perturbar o desenvolvimento constante do tráfego de mercadorias.

A concentração de que falamos implica entre tanto uma reforma completa das estações de classificação que se pretendem conservar. A transformação compreende o prolongamento até 750 metros das vias de entrada e de saída, a modernização dos sistemas de engrenagem e, antes de tudo, a mecanização das estações de classificação; é preciso, em caso de necessidade, poder-se organizar as duas correntes de tráfego num só feixe de formação. Nestas estações ocupam-se ainda hoje numerosos operários de via que têm que executar permanentemente um trabalho difícil e perigoso.

É por isso que se envidam todos os esforços para automatizar o mais possível as estações de classificação, para que no futuro a mão-de-obra possa ser poupada e facilitado o trabalho do pessoal por empreitadas; ao mesmo tempo espera-se também diminuir os estragos nos vagões e respectivas cargas.

Há anos que os problemas postos pela automação estão a ser estudados e a sua solução é das mais complicadas. O resultado que os caminhos de ferro entrevêm é o seguinte: os comboios a desdobrar serão, num futuro próximo, empurrados para o morro de separação por uma locomotiva comandada à distância. A velocidade dos vagões será regulada de maneira que, tendo em conta a distância a percorrer e a resistência ao rolamento, os veículos parem no sítio determinado e se liguem, se possível directamente, àqueles que já estão estacionados nas linhas de formação. A travagem provocada até aqui mais ou menos grosseiramente por travões de via automáticos instalados por baixo do morro de separação, será completada com outros meios de regulação automática de velocidade, não só num ponto determinado mas em todo o caminho.

A atrelagem automática simplificará e acelerará sensivelmente as manobras. Sabe-se que está a ser estudada à escala europeia, e esperam-se grandes melhoramentos, especialmente uma racionalização na formação dos comboios e uma economia de mão-de-obra. Mas será especialmente o pessoal que ficará livre de um trabalho que, devido ao crescente desenvolvimento das cargas dos comboios e ao peso das atrelagens a parafuso, implica um esforço cada vez maior. Também não nos podemos esquecer que os perigos inerentes aos trabalhos de manobra serão evitados.

Há já dezenas de anos que os caminhos de ferro europeus tratam este assunto, e a sua solução tem sido retardada por questões técnicas e financeiras, e mesmo pelas duas guerras mundiais. A dificuldade maior reside no facto de ser indispensável, para se atingir realmente o fim proposto, que todos os caminhos de ferro do continente procedam ao mesmo tempo à mudança, o que exige o empate simultâneo de enormes capitais. Desde 1957 que diferentes comissões da UIC se ocupam activamente

do problema e já não será daqui a muito tempo que uma solução realmente aplicável se encontrará.

O cliente do caminho de ferro, quanto a ele, interessar-se-á muito mais pela construção de vagões segundo os seus gostos do que pela inclusão da atrelagem automática; pode verificar também que o caminho de ferro põe à sua disposição um número cada vez maior de vagões especiais, que lhe permitem ganhar tempo no carregamento e descarga, e que permitem também ao caminho de ferro acelerar o movimento dos veículos.

No Caminho de Ferro Federal Alemão, o número de vagões especiais atinge agora uma proporção de 22 % do seu efectivo total (279 500). Há um grande número de vagões de descarga automática por gravidade, para mercadorias a granel, metade dos quais são abertos e tendo os outros um tecto móvel. Para as mercadorias pulverulentas, há vagões elevadores basculantes, graças aos quais o carregamento pode ser colocado directamente no veículo, sem ser necessário recorrer a outros meios auxiliares. Encontramos também vagões especiais com tecto de correr, nos quais as mercadorias podem ser carregadas por meio de gruas, assim como veículos com paredes de correr que permitem o emprego de carros-elevadores de forquilha. O transporte de automóveis novos por caminho de ferro está a expandir-se e utilizam-se raras de vagões de três eixos cada e dois andares, o que permite uma melhor repartição da carga.

Mencionemos ainda o vagão de descarga automática pelo meio, que reúne as vantagens do vagão especial às do vagão O clássico, com soalho elevado, e ainda o veículo com soalho rebaixado para o transporte de reboques e semi-reboques caminho de ferro-estrada, nos quais o chão, que recebe os eixos traseiros do veículo rodoviário, não se encontra a mais de 400 milímetros acima do carril para continuar no «gabarit».

A colaboração dos caminhos de ferro europeus também incide na verificação dos vagões. O Gabinete de Pesquisas e Experiências (ORE) da UIC, fundado em 1950, ocupa-se de problemas de construção e técnica no plano internacional e estabeleceu-se as normas de 7 categorias de vagões. Os vagões «standard» que depois disso têm sido construídos na Europa estão de acordo com estas normas e têm a sigla RIV ST UIC. Além disso, para uma grande série de outros vagões, os «vagões unificados» que têm a inscrição RIV ST, foram fixadas as principais normas de construção: comprimento, capacidade de carga, limite de carga, distância entre os eixos, etc. Além das vantagens de circulação que oferece, esta verificação permite simplificar muito a reparação de vagões danificados no estrangeiro sem ser necessária a requisição de peças à rede proprietária.

(Continua na pág. 95)

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)

Decreto sobre a construção, exploração e política dos caminhos de ferro

TÍTULO I

Direitos e obrigações do Estado e da Administração pública relativamente à construção e exploração do caminho de ferro

Artigo 1.º Fazem parte da viação pública, e são do domínio público, todos os caminhos de ferro, qualquer que seja o motor empregado na sua exploração, com as suas dependências, obras acessórias e linhas telegráficas nelas estabelecidas.

Artigo 2.º Nenhum caminho de ferro pode ser construído nem explorado, quer directamente, por conta do Estado, quer por contrato com qualquer indivíduo particular, sociedade ou companhia, sem lei que no primeiro caso autorize o Governo, e no segundo aprove e confirme o contrato.

§ 1.º Exceptuam-se:

1.º Os ramais das linhas contratadas, sendo a sua construção e exploração ajustada com as mesmas cláusulas e condições do respectivo contrato, ou com outras, mas sem encargo para o tesouro;

2.º As linhas de extensão não superior a 20 quilómetros que tiverem por fim ligar minas ou estabelecimentos industriais importantes com algum rio navegável, porto de mar ou caminho de ferro, contanto que não haja isenção de impostos, empréstimo, subvenção, nem garantia de juro.

§ 2.º Em qualquer dos casos do § 1.º, as condições de construção e exploração serão definitivamente fixadas pelo Governo de acordo com a empresa.

§ 3.º Dependem da aprovação prévia do Governo quaisquer aprovações ou ajustes, em que diferentes empresas construtoras ou exploradoras estipulem a sua fusão, tarifas comuns ou outros objectos que se refiram à construção e exploração dos caminhos de ferro.

Artigo 3.º O Governo decretará pelo Ministério da Fazenda todas as providências necessárias:

1.º Para a liquidação, fiscalização e cobrança dos impostos a que as empresas, nos termos do seu contrato e das leis, forem obrigadas;

2.º Para a liquidação, fiscalização e cobrança do imposto de trânsito;

3.º Para organizar o serviço das alfândegas nos caminhos de ferro, combinando-o com o da exploração, e reduzindo o processo aos actos essenciais para o rápido e pronto despacho de bagagens, géneros e mercadorias;

§ único. Os empregados no serviço a que se refere o número 3 deste artigo serão punidos nos termos das leis gerais e respectivos regulamentos, pelas faltas ou crimes que cometerem sem prejuízo da responsabilidade civil pelas perdas e danos que causarem, ultrapassando ou excedendo, ou não cumprindo de algum modo o disposto nas leis ou nos regulamentos, ou praticando quaisquer actos que não estejam nas suas atribuições legais.

Artigo 4.º O Governo decretará pelo Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria todas as providências necessárias:

1.º Para a fiscalização das obras, polícia e ordem dos trabalhos e segurança dos trabalhadores e empregados, durante a construção das linhas férreas;

2.º Para fazer respeitar e manter a inviolabilidade das propriedades confinantes;

3.º Para tornar efectivas as servidões temporárias e permanentes, a que as mesmas propriedades são sujeitas por este decreto, pelas leis de expropriação e pelas de viação pública;

4.º Para fiscalizar, durante a exploração, assim na parte técnica como na administrativa e comercial, os serviços de tracção e oficinas, do movimento e estações, da conservação da via, obras de arte e acessórios;

5.º Para comodidade e segurança dos passageiros, resguardo, seguro transporte e pontual entrega das bagagens, mercadorias e quaisquer outros objectos;

6.º Para a organização dos socorros com que imediatamente se deve acudir aos comboios em perigo, e às vítimas dos accidentes;

7.º Para regular o serviço marítimo ou terrestre que se ligar ao dos caminhos de ferro, de modo que seja garantida a segurança das pessoas e objectos transportados, e fixadas as tarifas;

8.º Para aplicar e fazer cumprir as leis e regulamentos de salubridade e segurança pública nas obras, edifícios, oficinas e estabelecimentos pertencentes ao caminho de ferro;

9.º Finalmente para a polícia geral das linhas férreas.

§ único. Na execução deste artigo o Governo atenderá sempre ao que tiver sido estipulado nos contratos.

Artigo 5.º O Governo fará das linhas férreas as divisões convenientes para o efeito da fiscalização. Em cada divisão haverá um engenheiro fiscal e subordinado a esse engenheiro condutores, agentes comerciais, agentes de polícia e auxiliares subalternos, que forem indispensáveis.

§ 1.º Os empregados no serviço da fiscalização, que pertencerem ao corpo de engenharia civil, serão retribuídos como se determina no decreto de 3 de Outubro de 1864. E aqueles que não pertencerem ao mesmo corpo terão o seguinte vencimento mensal:

Agentes comerciais de 1.ª classe .	50\$000
Agentes comerciais de 2.ª classe .	40\$000
Agentes de polícia de 1.ª classe .	40\$000
Agentes de polícia de 2.ª classe .	30\$000

O vencimento dos agentes subalternos não será maior de 30\$000 réis, nem menor de 20\$000 réis mensais.

§ 2.º Os agentes comerciais podem ser ao mesmo tempo agentes de polícia, sem acumulação de vencimento.

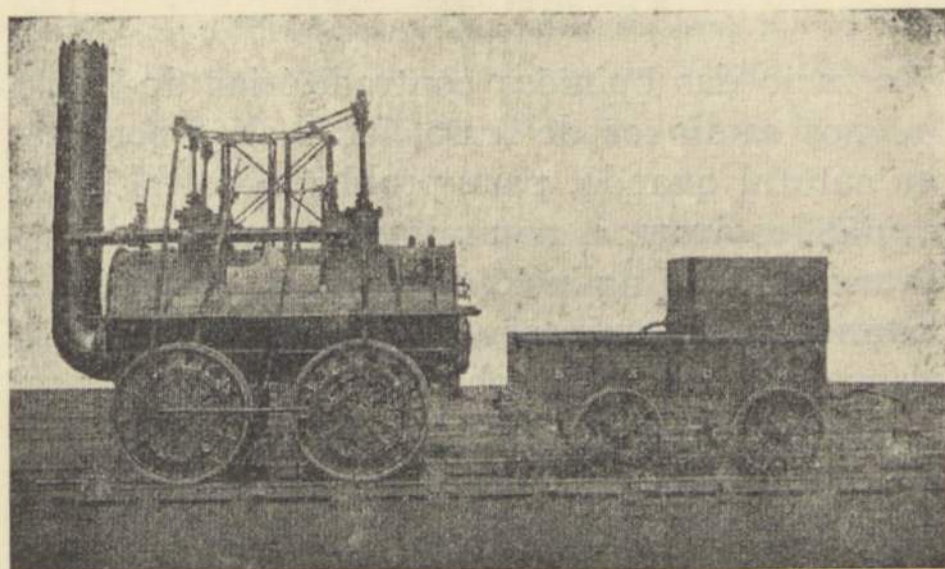
§ 3.º Todos estes empregados poderão ser exonerados quando o Governo sob proposta do engenheiro fiscal, o julgue conveniente.

§ 4.º Tanto o engenheiro fiscal como os demais empregados seus subordinados, antes de entrarem no exercício das suas funções, devem apresentar a sua nomeação ao juiz de direito da comarca onde forem residir, o qual lhes deferirá juramento de bem e fielmente cumprirem os deveres de seu cargo.

Artigo 6.º Os funcionários nomeados e ajuramentados em virtude do artigo antecedente, devem lavrar auto de todos os factos ocorridos contra as leis e regulamento, prender os delinquentes em flagrante delicto, reclamar a presença das autoridades administrativas ou judiciais e auxílio da força pública, intimar ou mandar intimar médicos e outros peritos para o exame do corpo do delicto, proceder em tudo segundo o que respectivamente lhes for atribuído no regulamento.

§ único. Os autos referidos neste artigo serão enviados dentro de três dias ao respectivo agente do ministério público, e serão acreditados em juízo até prova plena em contrário.

Artigo 7.º As injúrias, desobediência, resistên-



Célebre «locomoção», construída por George Stenphenson em 1825

cia e ofensas corporais feitas aos funcionários de que tratam os artigos 5.º e 6.º, serão punidas com as penas que o código penal impõe aos que cometem aqueles crimes contra os empregados públicos. E do mesmo modo serão estes funcionários punidos pelos crimes que perpetrarem no exercício das funções.

§ único. A condenação ou absolvição dos referidos funcionários não prejudica o direito que o Governo tem de aplicar as correcções disciplinares ordenadas no decreto de 3 de Outubro de 1864, e as que foram prescritas no regulamento.

Artigo 8.º O Governo regulará por decreto especial o serviço telegráfico das empresas, que pelo seu contrato podem transmitir depachos particulares, e o modo de ser fiscalizado esse serviço.

Artigo 9.º Serão aplicadas ao Estado, quando as linhas férreas forem por sua conta directamente construídas ou exploradas, as disposições dos artigos 18.º e 19.º.

Artigo 10.º As empresas de caminho de ferro são obrigadas nos períodos da construção e da exploração a cumprir as cláusulas e condições do seu contrato, os preceitos deste decreto, e as disposições dos regulamentos que forem publicadas pelo Governo.

TÍTULO II

Obrigações e direitos dos empregos

Artigo 11.º As empresas, sem que o Governo prévia e expressamente as autorize, aprovando os respectivos projectos, não podem empreender:

1.º Qualquer trabalho de construção;

2.º As reparações em que for modificado o projecto primitivo, ou por deliberação das empresas, ou por indicação do fiscal do Governo, excepto se as reparações forem por este fiscal reconhecidas de immediata urgência.

(Continua)

ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA

No meio das opiniões contraditórias do início dos nossos caminhos de ferro, facto aliás perfeitamente natural quando, para problema de tal grandeza, não estávamos naturalmente preparados e partíamos do zero, no meio de toda essa divergência de critérios, a determinação do local para a estação de Lisboa não foi dos problemas mais fáceis nem mais rapidamente resolvidos.

Intendente, Arroios, Beato ou Xabregas, e finalmente, o Cais dos Soldados, todos tiveram os seus partidários, os seus defensores e os seus opositores.

Rumball fazia partir o seu traçado, primeiro do Largo de Arroios, depois do Intendente; mas João Crisóstomo de Abreu e Sousa e Carlos Lobo d'Ávila, salientando o inconveniente do seu afastamento do Tejo, impunham a sua transferência para o Cais dos Soldados que, antes Rumball, já Dupré preconizava quando iniciara os estudos por conta da «Companhia Central e Peninsular».

Harcourt White, que Hislop encarregara de estudar este primeiro troço da linha de Lisboa à fronteira, considera o Cais dos Soldados com muita falta de espaço e propunha Xabregas.

O Governo aprova o projecto de Rumball para a linha de Lisboa a Santarém, mas tomando o Cais dos Soldados como ponto de partida.

Hislop insiste com Arroios, mas, ouvido de novo o Conselho de Obras Públicas, o Governo mantém a resolução de que o ponto de partida seja o Cais dos Soldados e, como tal, o fixa definitivamente em ofício de 8 de Março de 1853.

E assim nasceu a estação principal de Lisboa, em um local junto de um antigo quartel de artilharia, de onde lhe vinha o nome, «edifício grande mas irregular e de construção mesquinha com um espaçoso terreiro em frente, fechado com grades de ferro». (Vilhena Barbosa — Arquivo Pitoresco).

Foi provisoriamente instalada no sítio de Santa Apolónia, em um edifício do Estado pouco próprio para aquele fim, mas que foi preciso aproveitar, fazendo os acrescentos e obras necessárias. Parece que, a esse tempo, havia ainda bastante incerteza sobre a posição definitiva da estação por se considerar muito distante do centro da cidade, mas se reconhecer grandes dificuldades em prolongar o caminho de ferro mais para o interior por falta de terrenos, que teriam de se conquistar ao Tejo, ou que representariam expropriações muito caras. (Relatório do Eng. João Crisóstomo de Abreu e Sousa, em 14 de Maio de 1859, sobre os resultados da exploração de 1 de Novembro de 1856 e 31 de Outubro de 1857).

E começa a série de trabalhos preparatórios da

conquista do terreno e espaço, de que daremos apenas duas ou três notas ligeiras.

*

* *

O primeiro local da estação, bastante a nascente da actual, foi no edifício do antigo convento de Santa Apolónia, que se situava no encontro da calçada e Rua de Santa Apolónia, defronte da Calçada dos Barbadinhos. (Norberto de Araújo «Peregrinações em Lisboa»).

Até 1833 fora recolhimento de religiosas, que, nesse ano, por motivos que para aqui não interessam, passaram para o convento de Sant'Ana. Em 1834, como a igreja e o convento continuassem desocupados, fora ali instalados os «meninos da Real Casa Pia».

Em 1852, passou, por compra, para a posse do caminho de ferro de Leste. Dele resta apenas a capela cuja fachada vai agora ser apeada para ser reconstruída no Arrepiado (Chamusca).

Um pouco mais além ficava a primitiva estação de mercadorias, instalada em umas edificações denominadas «armazéns do azeite de peixe», com a área de cerca de 7700 metros quadrados, e para esse fim ampliados e adaptados.

Estes armazéns tinham pertencido a João Gabriel Lobo da Silva, Moço Fidalgo e Comendador da Ordem de Cristo, que os doará, por testamento de 20 de Novembro de 1805, à «Casa dos Expostos» da Misericórdia de Lisboa, doação confirmada por Sua Majestade com data do dia imediato.

Aquele Lobo da Silva, por morte de seu pai, ficara de posse do palácio chamado do «Braço de Prata» e edifícios anexos, que se lhe seguiam para o edifício de Madre de Deus, entre os quais se contavam aqueles armazéns «do azeite de peixe» e de que a Misericórdia tomara posse em 16 de Janeiro de 1806.

Foi a Misericórdia que os vendeu, por 16 200\$000 réis, à «Companhia central e Peninsular», por escritura de 17 de Dezembro de 1856, tendo a expropriação legal sido decretada em 4 de Julho anterior. Representaram nesse acto aquela companhia os seus directores António de Paiva Pereira da Silva e Visconde da Horta e a Misericórdia o seu provedor José Luís de Azevedo.

Para alargamento das instalações de caminho de ferro começaram a ser demolidos em 1861, trabalho quase logo interrompido para recomeçar em 1863, ano em que a demolição ficou concluída.

Neste lugar é que foi construída a actual rotação de máquinas.

Mais para nascente, havia um velho forte, denominado «Forte da Cruz da Pedra», que também foi demolido em 1863.

Para poente daqueles armazéns ficava o «Palácio Coimbra».

Fora inicialmente, até 1806, de descendentes do heróico António de Sousa Meneses, fidalgo da Casa Real, parece que guerreiro de rija ténpera que, em luta contra os piratas holandeses, iunto da ilha de Itamaracá, no Brasil, perdera o braço direito em 1638.

Mandara então fazer um braco de prata, para substituir aquele, e daí lhe veio, e ficou, a alcunha de «Braco de Prata». (Luís Pastor de Macedo — «Lisboa de lés-a-lés»).

Depois de vicissitudes várias, foi, em Fevereiro de 1862, comprado por 19 000\$000 réis pelo caminho de ferro ao então seu proprietário, João Pedro da Costa Coimbra, que o havia adquirido ao Duque da Terceira.

Prosseguindo para além do velho convento de Santa Apolónia, encontrava-se o palácio dos «Abreu de Freitas».

Contígua ao mosteiro ficava logo uma «botica de mesquinha aparência» e imediatamente começava a descida da calçada de Santa Apolónia, onde se situava aquele palacete.

Foi adquirido pelo caminho de ferro, em 1871, a D. Maria Francisca Falcão de Saldanha de Sousa Meneses Azevedo Corte Real. A sua demolição foi executada sob a direcção do engenheiro espanhol, D. Filipe Calderon, que previamente havia feito a sua planta, que existe nos arquivos da Companhia.

Finalmente mais ou menos onde hoje se encontra o actual edifício, era o «Forte de artilharia, chamado Cais dos Soldados», com o seu amplo terreiro, e que também foi demolido por 1860. Nota curiosa: o empreiteiro da demolição, António Ferreira de Almeida, contratara, em 15 de Agosto, executar esse trabalho por 2 900\$000 réis até 15 de Outubro daquele ano.

Para primeira conquista de terrenos ao Tejo, foram aterradas as chamadas «caldeiras», pequenos ancoradouros e abrigos fluviais ao longo da margem, e a «praia dos Algarves», situada a poente do referido «Forte do Cais dos Soldados», quase contígua ao Arsenal do Exército e cujo nome proviria, segundo Norberto de Araújo, de ser o desembarcadouro da navegação vinda daquela província. Ocupava o espaço que é o largo em frente da fachada principal do actual edifício.

As «caldeiras» junto ao rio haviam sido expropriadas, por utilidade pública, por decreto de 28 de Junho de 1859 e transferidas para o cais de Santa-rém, de acordo com um projecto da Câmara Municipal de Lisboa de Setembro de 1859. («Anais do Município de Lisboa» 1859, n.º 50 — pág. 409).

Começaram a ser aterradas em 7 de Maio de 1860 e concluindo em 26 de Abril.

O preço deste trabalho foi de «cem réis» cada metro cúbico de aterro, fornecendo a companhia ao empreiteiro «as locomotivas e carros para conduzirem os aterros do sítio, onde devem ser extraídos, até às mencionadas caldeiras de Santa Apolónia».

A «Praia dos Algarves» foi aterrada só mais tarde, em 1865.

Parece que a companhia se teria querido eximir a esse trabalho, visto que a portaria de 30 de Outubro de 1863, que a seguir transcrevemos, lhe impõe essa obrigação:

«Tendo-se ordenado à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, em portaria de 29 de Agosto último, que construa em frente da fachada principal da estação de Lisboa um largo entre o prolongamento da linha da fachada de Oeste e a calçada do Cardeal, contígua ao palácio de S. Vicente, o qual largo deve ter, pelo menos, a largura de 20 metros; e bem assim que se aterrasse a praia dos Algarves até ao muro do arsenal do exército, a fim de estabelecer uma avenida em boas condições para a entrada da estação do lado do poente, e fizesse levantar um muro destinado a sustentar as terras da mesma avenida, começando no ângulo sudoeste do edifício e seguindo a direcção que lhe fosse indicada pelo fiscal do Governo; e tendo a empresa pedido, em ofício de 3 do mês passado, para ser dispensada de efectuar estas obras, a que ela se não julga obrigada pelo seu contrato; Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer do ajudante do procurador geral da coroa junto ao Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, manda significar à sobredita Companhia que, havendo-se ela obrigado a construir o caminho de ferro, suas estações e edifícios acessórios, nos termos do contrato e segundo os projectos aprovados pelo Governo, o qual lhe não exige abertura de ruas nem praças, nem largos para uso público, mas simplesmente que a estação seja feita de modo que a entrada e saída dela se faça sem tumulto, nem confusão, nem perigo visto que ali se reúne o movimento de duas linhas importantes; considerando que, enquanto se não efectuar o aterro na praia dos Algarves, o acesso à fachada oeste é impossível e atendendo, finalmente, a que uma estação de linha férrea não se entende que seja simplesmente o edifício com o mesmo nome, limitada às paredes exteriores e compartimentos interiores, não pode o Governo julgar cumprido o contrato, nem de modo algum aceitar a referida estação, sem que a empresa execute as indicadas obras, nos termos da citada portaria de 29 de Agosto.

«O que, pelo Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, se comunica à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, para seu conhecimento e devida execução.

«Paço, em 30 de Outubro de 1863 — Duque de Loulé».

O aterro e construção do respectivo muro de suporte foram, finalmente, contratados, em 19 de Agosto de 64, com o empreiteiro Francisco Goullard, devendo estar terminados em 8 de Outubro desse ano. Mas em 18 de Janeiro ainda não estavam, como se vê de uma carta do director da empresa ao Engenheiro-chefe da construção, João Evangelista de Abreu, em que se diz:

«Sirva-se V. S.^a dar-lhe ordem de que as obras fiquem terminadas, sem prorrogação alguma, no dia 15 de Fevereiro, e pôr a trabalhar homens e carros por conta dele, se de amanhã em diante não dá às obras o desenvolvimento necessário para as ter concluídas no citado dia».

E devem realmente ter terminado nesse prazo porque, em 11 desse mês, já a Companhia dirige à Câmara Municipal de Lisboa o seguinte ofício:

ATERRO DA PRAIA DOS ALGARVES

Cópia do Ofício enviado à C. M. L.

11 de Fevereiro de 1865

N.^o 1292 — Il.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. — Achando-se quase terminada a obra do aterro da praia dos Algarves, e persuadida esta Empresa de que a Ex.^{ma} Câmara Municipal de Lisboa, de que V. Ex.^a é digno Presidente, desejará dar àquele aterro todo o embelezamento que requer um local destinado a dar acesso à Estação principal do Caminho de Ferro que tem de ligar esta Capital com a Europa, e que deve por isso mesmo ser visitado por grande número de estrangeiros; vou rogar a V. Ex.^a se digne indicar-me qual a classe de empedrado que essa Câmara Municipal tenciona empregar neste largo, a fim de que a Empresa possa concluir os acessórios das obras que formam a parte da fachada principal da mesma estação em harmonia com o gosto da construção que for adoptada naquele ponto.

Outrossim vou rogar a V. Ex.^a se sirva enviar-me a competente autorização dessa Ex.^{ma} Câmara Municipal para mandar proceder quanto antes à indispensável demolição das latrinas e parapeito existentes na dita praia dos Algarves a qual se torna da maior urgência para o complemento dos nossos trabalhos deste sítio que o Governo de Sua Majestade muito tem recomendado.

Peço portanto a V. Ex.^a se digne responder-me a este ofício com a maior brevidade possível — Deus Guarde V. Ex.^a, 11 de Fevereiro de 1865 — Il.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Presidente da Câmara Municipal de Lisboa — O Eng.^o Director — (assinado) Angel Arribas Ugarte.»

Logo em 17 de Março, o Presidente da C. M. L., João de Matos Pinto, informa que as demolições já tinham sido efectuadas e, quanto ao acabamento do Largo, diz para a empresa se entender com o vereador Augusto César de Almeida.

Tais são, muito «grosso modo», os pontos principais da velha Lisboa sobre os quais assenta a estação término das linhas do Leste e do Norte.

Em 15 de Janeiro de 1861, um parecer do Conselho de Obras Públicas pronunciava-se contra a ideia da companhia fazer sair a linha de leste do largo de Arroios, servindo o Tejo por meio de um ramal pelo vale de Chelas até Xabregas, como oportunamente dissemos, e de se desviar do primitivo projecto de Dupré, que colocava o início da linha junto ao Tejo.

Pouco depois, em 2 de Dezembro desse ano, já novo parecer não discutia o local, que se considerava fixado junto ao Cais dos Soldados, e apreciava apenas as circunstâncias locais e os trabalhos a empreender para conquista dos terrenos necessários às instalações do caminho de ferro.

Previas-se já «um extenso cais de mercadorias do lado do mar, para o serviço daqueles que do interior vierem para serem embarcados e vice-versa».

O terreno conquistado ao Tejo era quase outro tanto como o que primeiro fora ocupado e podia considerar-se dividido em duas partes: uma, na qual a construção é definitiva e está compreendida entre a fachada principal da estação de passageiros e o fim do cais de mercadorias destinado ao serviço marítimo; outra, na qual a construção era provisória e ia desde aquele cais até Xabregas. Na primeira, o terreno era defendido por «uma verdadeira muralha, com a maior solidez possível»; no segundo, como se tratava de construção provisória, era um «sistema mais económico, mas com toda a solidez necessária». O parecer especifica mesmo que o alargamento daquela parte não era, por agora, necessário, e que a empresa o executava especialmente para aproveitar, e simultaneamente ter onde deitar o grande volume de terras a extrair da célebre trincheira de Xabregas.

É curioso notar que o Conselho considerava a estação, segundo o projecto apresentado, «bastante estreita, não se podendo estabelecer mais do que as quatro linhas, que a companhia projectava»; reconhecia que não era fácil avançar muito para o Tejo, mas achava preferível aproveitar o espaço entre as quatro linhas projectadas e a rua do Cais dos Soldados (lado Tejo) destinado a serviço de recovagens, para estabelecer mais linhas que servissem pelo menos, para os comboios especiais e extraordinários e prevendo desde logo o desenvolvimento do tráfego.

Insiste, por isso, o Conselho, em que a entrada dos passageiros seja pelo lado a fazer com a «Praia dos Algarves» que, como se disse, era em frente da fachada principal do edifício.

(Continua)

A Regulamentação dos Transportes na América do Norte

(Continuação da pág. 83)

Nenhuma restrição pode ser imposta ao direito que cada transportador tem, de aumentar ou modificar o seu material e as suas instalações dentro do exercício da sua profissão.

Estão sujeitos a penalidades todos os transportadores que não explorem os serviços segundo as normas estabelecidas pela Comissão ou não respeitem as tarifas aprovadas ou até se recusarem a transportar passageiros ou mercadorias sempre que disponham do material necessário.

Um elemento base da regulamentação é a aprovação das tarifas que devem ser submetidas à Comissão e não podem entrar em vigor antes de trinta dias depois de anunciada a sua aprovação. Pode ser suspensa a aplicação de uma tarifa ou a mesma ser modificada, indicando ao transportador as razões dessas suspensão ou modificação.

Com o fim de assegurar a igualdade de tratamento dos clientes, os transportadoras têm a obrigação de imprimir e ter à disposição do público tabelas tarifárias com a indicação dos preços dos serviços a prestar. Estas tabelas são aprovadas pela Comissão e não podem ser modificadas salvo nos casos previstos ou no caso de publicação de novas tarifas.

Estas tabelas indicam além dos preços dos transportes e serviços oferecidos, as condições em que esses serviços devem ser prestados.

No próximo artigo indicaremos a distinção que se faz entre tarifa legal e tarifa lícita.

A Modernização do Caminho de Ferro Alemão e o seu significado

(Continuação da pág. 73)

VI

Numa altura de tanta concorrência entre os diferentes meios de transporte por terra, mar e ar, os caminhos de ferro europeus têm todo o interesse em aumentar uma colaboração que, desde há muito, tem dado provas; é preciso, no entanto, adaptar cada vez melhor as comunicações internacionais às necessidades de um tráfego sempre crescente. Os esforços que o Caminho de Ferro Federal Alemão têm feito no domínio da modernização de veículos e instalações, não só aproveitam ao tráfego interno mas também à integração europeia. Tem mesmo feito face ao aumento de tráfego internacional provando, durante o duro Inverno de 1962/1963, que podia superar as dificuldades que resultam das «pontas» de tráfego extraordinárias.

As tarefas urgentes dos próximos anos dizem respeito, antes de mais nada, ao tráfego de mercadorias, e para isso é necessário acrescentar e desenvolver as relações internacionais norte-sul. Os esforços colectivos dos caminhos de ferro europeus permitirão que se atinja o fim. O Caminho de Ferro Federal Alemão e as redes ferroviárias da Europa Ocidental, conscientes da importância incontestável do caminho de ferro para a economia desta parte do mundo, darão a sua contribuição à integração europeia.

Passagens de nível

No Entroncamento, o problema da passagem de nível vai ser resolvido com a próxima construção de uma passagem superior

O sr. Eugénio Dias Poltout, digno presidente da Câmara Municipal do Entroncamento, anunciou à Imprensa que, finalmente, o problema da passa-

gem de nível dessa progressiva vila ferroviária vai ser resolvido com a próxima construção de uma passagem superior sobre as vias férreas.

Esse importante e ambicionado melhoramento, orçado em alguns milhares de contos, tornou-se possível graças à recente participação concedida pelo Ministério das Obras Públicas, à qual se juntará uma outra concedida há tempo pelo Ministério das Comunicações.



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.: 37 01 61

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

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

Linhas Estrangeiras

BRASIL

Mais de 70% dos portadores franceses de acções das empresas ferroviárias «Vitória-Minas» e «S. Paulo-Rio Grande» ofereceram os seus títulos ao Crédito Lyonnais para serem resgatados por conta do Governo brasileiro.

A propósito, recorda-se que, segundo um convénio concertado em Outubro de 1964 entre o governo brasileiro e os portadores franceses de títulos das referidas empresas, o resgate devia efectuar-se entre 18 de Janeiro e 18 de Março do ano corrente. Uma soma, calculada em 10 milhões de dólares, foi colocada à disposição daquele banco, pelo Governo brasileiro, para realizar essa operação.

Depois de 18 de Março, os portadores franceses poderão pedir que os seus títulos sejam resgatados, mas o Crédito Lyonnais já não intervirá na qualidade de representante do governo brasileiro.

— Mais uma vez os Caminhos de Ferro Brasileiros enviaram os seus técnicos ao Centro de Treino da Electro-Motive Division da General Motors, em La Grange, Illinois, para fazerem um curso de manutenção de locomotivas diesel eléctricas.

Os técnicos são os engenheiros srs. José Aguirre, da Estrada de Ferro Vitória a Minas, e Sebastião Ramos, da Estrada de Ferro Araraquara.

— As alterações efectuadas na extensão de várias linhas encorporadas na Rede Ferroviária Federal durante o primeiro semestre de 1964, resultaram, segundo o Departamento de Estatística da Empresa, numa redução de 1 120 quilómetros na extensão total das linhas.

A principal alteração ocorreu na Rede Ferroviária do Nordeste, que passou de 3 056 quilómetros em Dezembro de 1963, para 2 164 em Junho de 1964, com uma redução, portanto, de 892 quilómetros. A V. F. F. Leste Brasileiro reduziu-se de 74 quilómetros, passando de 2 545 para 2 471 quilómetros.

A Rede Mineira de Viação diminuiu de 64 quilómetros, passando a medir em Junho último 3 045 quilómetros.

Outras reduções foram as da E. F. Bragança, de 52 quilómetros; da E. F. Noroeste do Brasil, de 21; da R. V. Parnaíba — Santa Catarina, de 20; da R. Viação Cearense, de 9; e da E. F. Santa Catarina, de um quilómetro.

Pequenos acréscimos foram também registados no período: de oito quilómetros na E. F. D. Teresa Cristina e de dois quilómetros na E. F. Madeira-Mamoré, E. F. Central do Piauí e E. F. Goiás.

A ferrovia de maior extensão continuou a ser a V. F. do Rio Grande do Sul, com 3 482 quilómetros, seguida pela E. F. Central do Brasil com 3 082.

HOLANDA Uma fábrica de automóveis holandesa — Van Doorne Automobielfabrieken, Eindhoven — está produ-

zindo um semi-reboque conhecido pelo nome de «canguru» destinado ao transporte tanto por rodovia quanto por via férrea. No transporte internacional de mercadorias em longa distância esse novo sistema de transporte, introduzido na França e agora popular em toda a Europa, traz consideráveis vantagens.

Nas estradas o «canguru» pode ser puxado por um tractor comum. Um tractor de tipo especial é usado para empurrar o semi-reboque, em marcha atrás, para dentro dos vagões do caminho de ferro. Para isso o «trailer» é provido de um engate em forma de bola. O chão dos vagões destinados a transportar os reboques-cangurus é provido de uma depressão na qual se encaixam o eixo e as rodas traseiras. O semi-reboque é então conduzido por via férrea ao seu destino. Ali é novamente extraído do vagão, por meio do tractor especial; em seguida é engatado a um tractor comum que, pelas estradas, o entrega ao seu destinatário. O semi-reboque canguru é provido de um suporte hidráulico duplo em sua dianteira, um eixo leve para conexão de um «tandem» e um sistema de freios com três posições, adoptado de acordo com os regulamentos em vigor na França.

As dimensões do «trailer» são: comprimento do chassis 10,4 m.; largura de chassis 2,34 m.; distância entre o centro do engate ao centro do eixo de «tandem» 6,73 m.. O comprimento do espaço destinada à carga é de 10,34 m., e sua largura é de 2,28 m.. O máximo de carga permitido 25 900 kg.; peso do reboque (mais superestrutural) 6 740 kg.; capacidade real de carga de 19 160 kg.



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

CAIXA DE CRÉDITO CAUCIONADO

Empréstimos sobre tudo que ofereça garantia
Rua da Assunção, 88-1.º Telef. 32 53 34 — 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*



*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
ZAMBIA E RODÉSIA**

MOÇAMBIQUE

REPÚBLICA DA AFRICA DO SUL

No Lobito: HOTEL TERMINUS



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE