

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— 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

Lisboa, Praça do Comércio. — Ecos & Comentários,
por SABEL. — Caminhos de Ferro Coloniais. — A C.
P. em 1937, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA.
— A C. P. e a crise dos Caminhos de Ferro. — Linhas
estrangeiras. — Publicações recebidas. — Os Caminhos
de Ferro em Angola, pelo Coronel de Eng.^a ALEXAN-
DRE LOPES GALVÃO. — Os nossos mortos. —
Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Por-
tugal. — Câmbios. — Aviação, pelo Capitão-aviador
HUMBERTO CRUZ. — Parte oficial. — Teatros e
Cinemas. — Há quarenta anos, por OLIVEIRA
SIMÕES.

1 9 3 8

ANO 50.^o

1 DE JULHO

NÚMERO 1213

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRETORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIROCARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGÜY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ A. DA COSTA PIÑA
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
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOFREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.^oTELEFONES | P B X 20158
| Direcção 27520**ECOS & COMENTÁRIOS**

Por SABEL

NA IDADE AVANÇADA...

JÁ alguma vez pensaram em adquirir o vosso opógeu mental aos... sesseta anos? Decerto que não! Mas há quem defenda esta teoria e o demonstre duma forma quase convicente, através das páginas dumha revista estrangeira. Assim resa a pena do defensor da estranha teoria:

O filósofo Kant só escreveu a sua «Antropologia, Metafísica e Ética», aos 74 anos.

O famoso financeiro Vanderbilt ganhou a maior parte da sua fortuna — 100 milhões de dólares — já na idade dos 70 aos 83 anos.

O grande Tintoretto pintou o seu quadro celebre, o «Paraíso», aos 74.

O compositor Verdi, produziu a sua obra o «Otelo», aos 74 anos, e aos 80, compôs o «Falstaff», e aos 85, dentre muitas obras, compôs a celebre «Avé-Maria».

O naturalista Lamorck completou a sua obra monumenro, «A História Natural dos Invertebrados», aos 78.

Goëthe acabou o «Fausto» aos 80 anos.

Ticiano pintou aos 98 anos o seu quadro histórico «A Batalha de Lepanto».

Catão, aprendeu a língua grega aos 80 anos...

Que idade terá, o autor desta teoria? Será novo e terá esperanças de vir a ser inteligente, ou será idoso e julga ter adquirido o grau máximo dessa inteligência? Qualquer dos casos é de moldes a considerar.

MONUMENTO A ANTÓNIO SARDINHA

JÁ se encontra constituída a Comissão angariadora de fundos para o monumento a erigir a António Sardinha, na sua terra natal — a Vila de Monforte.

Deliberou essa Comissão, que sejam distribuídas listas em todo o país, dando assim o cunho duma subscrição nacional. Congratulamo-nos com esta ideia, que vai ao encontro dos nossos desejos de contribuir-mos, embora modestamente, para essa estátua que se há-de erigir para perpetuar o nome do grande poeta português que foi António Sardinha.

**CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS**MOÇAMBIQUE

O «Boletim Oficial» do Governo Geral de Moçambique publicou num anúncio da Direcção dos P. C. F. T., um concurso para a adjudicação da empreitada para a construção da linha do Caminho de Ferro de Tete, do quilómetro 0 ao 101,859. A base de licitação é de 53.620.000\$00 e para a admissão ao concurso é pedido um depósito de 1.300.000\$00.

— Para a construção dum importante caminho de ferro em Moçambique, foi submetido à apreciação das entidades competentes os projectos definitivos de via versá entre Namucuna e Malena, 28 quilómetros, que entroncará com o Caminho de Ferro de Moçambique, no quilómetro 404. Até ao quilómetro 451 já se encontram concluídos os projectos; sendo, para o trajeto de Namucuna a Mutual, o orçamento de 40.500 contos.

A C. P. EM 1937

Pelo Engº J. FERNANDO DE SOUZA

REUNIU em 25 do mês findo a Assembleia Geral da C. P., e aprovou o relatório e as propostas dos corpos gerentes. Foi prestada justa e calorosa homenagem aos merecimentos e relevantes serviços do ilustre engenheiro António de Vasconcelos Correia, Presidente do Conselho de Administração.

O relatório apresentado evidenciou a difícil situação da Companhia, como se vê pelos números que seguem.

As receitas do tráfego líquidas de impostos na antiga rede da Companhia desceram a 154.117 contos, reduzidos a 153.038 pelos reembolsos de garantias e saldo negativo da conta de receitas fora de tráfego. As despesas de exploração foram 131.551, o que reduziu a 21.487 o saldo de exploração.

Dispenderam-se 4.998 contos em aquisições e obras de conta do estabelecimento. Suportaram-se 936 contos de encargos da linha de Vendas Novas a Setil, 1.000 da de Coimbra a Serpins, 68 do ramal de Tomar, 2.622 das Caixas de Reforma e Assistência e 12.118 de encargos das obrigações, tudo o que absorveu a receita líquida, ficando apenas o saldo de 17 contos.

A agravar enormemente a situação figuraram os re-

sultados desastrosos dos antigos Caminhos de Ferro do Estado.

As receitas do tráfego desceram a 85.268 contos; as despesas de exploração atingiram 86.186, com a receita líquida negativa de 918

Juntem-se-lhe (em contos)

Encargos das obrigações	675
Verba para material circulante	1.703
Encargos das Caixas	2.459
Renda fixa	5.116
Entrega de receitas fora do tráfego	59
	10.014
Total	10.933

a deduzir a receita de camionagem. 74

Déficit a repartir 10.859

Fóra o déficit, em 1936, de 6.360 contos.

A extensão explorada foi:

Rede própria	1.119
Linhas exploradas por contratos	50
Antiga rede do Estado	1.351
	1.401
Total	2.520

com 333 km. de via dupla nas linhas próprias e 24 nas do Estado.

O percurso dos comboios foi 12.783.000 quilómetros, com diferença apenas de 2.071 para menos. Houve nas linhas do Sul e Sueste o considerável aumento de 275.000, originado quase todo pelos transportes de minérios de Lousal e Aljustrel, que de 126.000 toneladas em 1929 se elevaram a 458.000 em 1937, cifra nunca antes atingida. Infelizmente é um tráfego pobrissimo, que não influe sensivelmente na receita líquida.

O tráfego de passageiros subiu em número, como se vê pelo interessante mapa, que transcrevemos, relativo ao movimento de 1929, 1936 e 1937:

Designação	1929	1936	1937	Diferenças em 1937 em relação a	
				1929	1936
Antiga rede:					
Longo curso	5.302.850	4.211.345	4.193.981	- 1.108.869	- 17.364
Trâmveis	5.843.572	6.051.258	6.181.197	+ 537.625	+ 129.959
Venda em trânsito	1.349.063	1.337.979	1.353.068	+ 4.005	+ 15.089
Total	12.495.485	11.600.582	11.728.246	- 767.239	+ 127.664
Minho e Douro:					
Longo curso	2.544.137	2.203.380	2.226.546	- 117.591	+ 23.166
Trâmveis	929.876	1.051.996	1.113.794	+ 183.918	+ 61.798
Venda em trânsito	213.527	203.540	212.956	- 571	+ 9.416
Total	3.487.540	3.458.916	3.553.296	+ 65.756	+ 94.380
Sul e Sueste:					
Longo curso	1.707.558	971.009	993.576	- 713.982	+ 22.567
Trâmveis	547.456	989.770	1.084.737	+ 537.281	+ 94.967
Venda em trânsito	27.534	214.985	254.594	+ 227.060	+ 39.611
Total	2.282.548	2.175.762	2.332.907	+ 50.359	+ 157.145
Rede geral:					
Longo curso	8.715.485	6.546.521	6.521.356	- 2.194.129	- 25.165
Trâmveis	7.155.245	8.093.024	8.379.728	+ 1.224.483	+ 286.704
Venda em trânsito	1.590.124	1.756.502	1.820.618	+ 230.404	+ 64.116
Total	17.460.854	16.396.047	16.721.702	- 739.152	+ 325.655

Pelo exame do mapa que publicamos, na página anterior se verifica: 1.º — Que, nos passageiros de longo curso houve diminuição na antiga rede, e aumento nas linhas do Estado. 2.º — Que, nos passageiros de trâmeis houve aumento nas três rôdes. 3.º — Que as vendas em trânsito aumentaram igualmente nas três rôdes. 4.º — Que houve, em 1937, mais 325.655 passageiros do que em 1936.

O aumento foi devido a combóios extraordinários e a reduções de preços, mas a tarifa média baixou de \$15 em 1929 a \$13 em 1937.

Escusado é dizer que o tráfego internacional de passageiros se conservou diminuto por causa da situação da Espanha. De 1936 para 1937 desceu de 17.734 a 7.710.

Nas mercadorias houve a tonelagem seguinte:

Designação	Em toneladas				
	Bagagens	Pequenos volumes	Recovagens	Pequena velocidade	Total
Antiga rede :					
1929	12.996,1	4.557,9	99.630,3	2.277.574,3	2.394.558,6
1936	7.493,5	14.781,7	63.515,3	2.309.415,5	2.395.206,0
1937	7.582,0	15.998,6	71.457,6	2.184.852,7	2.280.187,9
Diferenças em 1937 em relação a	{ 1929 — 43,20 % — 1,49 %	+ 267,12 % + 8,23 %	{ 1929 — 27,78 % + 13,29 %	{ 1929 — 4,06 % — 5,39 %	{ 1929 — 4,77 % — 4,80 %
Minho e Douro :					
1929	5.684,8	573,2	27.037,2	799.845,3	853.140,5
1936	5.354,2	2.860,7	17.803,5	785.471,0	809.469,4
1937	5.005,7	5.131,0	21.536,1	703.095,9	730.768,7
Diferenças em 1937 em relação a	{ 1929 — 47,15 % — 9,85 %	+ 446,23 % + 9,45 %	{ 1929 — 20,55 % + 20,97 %	{ 1929 — 12,10 % — 10,49 %	{ 1929 — 12,29 % — 9,72 %
Sul e Sueste :					
1929	3.778,8	1.493,5	27.411,3	974.721,5	1.007.405,1
1936	1.793,0	5.585,3	20.425,7	1.051.751,9	1.079.555,9
1937	1.756,0	6.544,2	18.787,2	1.198.067,5	1.225.154,9
Diferenças em 1947 em relação a	{ 1929 — 53,53 % — 2,06 %	+ 538,18 % + 17,17 %	{ 1929 — 51,46 % + 8,02 %	{ 1929 — 22,91 % + 15,91 %	{ 1929 — 21,61 % + 13,49 %
Rêde Geral : (1)					
1929	22.459,7	5.757,8	141.374,1	5.467.816,6	5.637.408,2
1936	12.620,7	19.901,8	92.622,6	5.462.961,0	5.588.106,1
1937	12.145,7	21.837,2	101.909,3	5.432.038,5	5.567.928,7
Diferenças em 1937 em relação a	{ 1929 — 45,93 % — 3,78 %	+ 279,26 % + 9,72 %	{ 1929 — 27,92 % + 10,03 %	{ 1929 — 1,05 % — 0,89 %	{ 1929 — 1,91 % — 0,56 %

Se não tivesse havido o transporte de minérios no Sul e Sueste, a tonelagem em toda a rede seria de 3.100.104, ou menos 367.712 toneladas que em 1929.

Por aqui se pode avaliar o desvio da mercadoria rica pela camionagem.

O tráfego internacional foi nulo para França e muito diminuído no tráfego quer de transito quer directo para Espanha; a quebra foi de cerca de 40 % em relação a 1936. Resta dar ideia das alterações das receitas, reproduzindo o respectivo quadro:

Rôdes	Designação das receitas (em contos)	1929	1936	1937	Diferenças em relação a	
					1929	1936
Antiga rede da C. P.	Passageiros	74.621	59.779	60.115	— 14.508	+ 534
	Mercadorias { G. V.	16.872	12.013	13.095	— 5.777	+ 1.081
	{ P. V.	86.708	88.561	80.328	— 6.380	- 8.233
	Diversas do tráfego	2.234	1.941	1.915	— 319	- 34
Minho e Douro	Totais	180.435	162.302	155.451	— 24.984	- 6.851
	Passageiros	17.670	13.750	13.680	— 3.990	- 71
	Mercadorias { G. V.	5.226	2.490	2.786	— 440	+ 296
	{ P. V.	19.270	16.464	15.406	— 3.884	- 1.058
Sul e Sueste	Diversas do tráfego	901	1.128	842	— 59	- 287
	Totais	41.086	33.832	32.713	— 8.373	- 1.120
	Passageiros	18.474	12.407	12.483	— 5.992	+ 76
	Mercadorias { G. V.	5.044	4.570	4.532	— 713	- 238
Total da rede do Estado	{ P. V.	35.284	34.454	34.530	— 754	+ 76
	Diversas do tráfego	1.307	1.294	1.211	— 97	- 83
	Totais	60.120	52.725	52.556	— 7.555	- 169
	Passageiros	36.144	26.158	26.162	— 9.982	+ 5
Rêde geral	Mercadorias { G. V.	8.270	7.050	7.117	— 1.153	- 58
	{ P. V.	54.574	50.918	49.936	— 4.638	- 982
	Diversas do tráfego	2.208	2.422	2.053	— 155	- 370
	Totais	101.106	86.557	85.268	— 15.928	- 1.289
	Passageiros	110.765	85.956	86.275	— 24.490	+ 339
	Mercadorias { G. V.	25.142	19.973	20.212	— 4.930	+ 1.140
	{ P. V.	141.282	139.480	130.265	— 11.018	- 9.215
	Diversas do tráfego	4.442	4.371	3.967	— 474	- 404
	Totais	281.631	248.859	240.719	— 40.912	- 8.141

(Continua na página 326)

A.C.P.e a crise

dos

Caminhos de Ferro

(Conferência realizada na Sociedade de Geografia, de Lisboa, em 4 de Maio de 1938, pelo DOUTOR DOMINGOS FEZAS VITAL administrador da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses)

(Conclusão)

Hoje, em certas linhas e para certas viagens, chega a ser elegante viajar em terceira classe ou, quando muito, em segunda.

Eu próprio já me tenho visto forçado a abandonar agradáveis companheiros de excursões e a viajar isolado, só para que a consciência me acuse de contribuir para aquele *déclassement*, justificando que se diga: Pois se até os Administradores, que se deslocam gratuitamente, bem como as famílias, viajam em segunda classe, como querem que o contrário façam os demais passageiros?!

Desejo não sobrecarregar com números esta palestra; não resisto, porém, à tentação de informar que, de 1929 para 1936, a utilização das classes superiores – primeira e segunda – desceu, respectivamente, de 46% e 49%, ao passo que a utilização da terceira classe, que já absorvia 82,107%, subiu de 10%.

A utilização da primeira classe está, pois, reduzida a 1,734% do número total de passageiros.

E como grande parte dos passageiros de primeira classe viajam a preços reduzidos (oficiais do Exército e da Armada, funcionários públicos em serviço oficial, empregados ferroviários e famílias) fácil será concluir que a percentagem de passageiros que de facto pagam a tarifa de primeira classe não atinge 1%.

Ora este *déclassement*, juntamente com a redução de preços a que a Companhia se viu obrigada para combater quanto possível a concorrência das camionetas, deu lugar a uma diminuição de receita, por passageiro-quilómetro, que na rede geral se traduz nos seguintes números: \$15,12 em 1929, e \$13,24, em 1936.

3 – Crise dos meios de transporte: crise de abundância

Mas abandonemos a crise económica mundial, para encararmos somente a crise dos transportes como crise peculiar e de certo modo independente da crise geral durante alguns anos, em quase toda a parte, olhada como causa única da ruina ferroviária, obstante, assim, a que se descobrissem as

demais e, como consequência, os verdadeiros remédios para tão fulminante queda de receitas.

E existirá, de facto, uma «crise mundial de meios de transporte»?

Sem dúvida.

E crise de abundância, direi mesmo de super abundância.

É que em todo o Mundo civilizado se assiste ou assistiu a uma inflação desordenada e caótica de meios de transporte, oferecidos aliás, a tráfegos em decadência.

Na Bélgica, por exemplo, e a crermos nos dados fornecidos pelo professor Leener, da Universidade de Bruxelas, no seu interessantíssimo estudo sobre «La coordination des transports en Belgique», no total, a capacidade do conjunto de todos os meios de transporte (carril, estrada e água) seria de 16 a 17 milhões de toneladas-quilómetro, ou seja 40% mais do que o máximo atingido pelo conjunto do tráfego em 1929, e o dobro, pouco mais ou menos, do tráfego dos últimos anos».

E o mesmo professor comenta, ligeiramente: «Un malaise devait inévitablement résulter de cette surabondance d'outillages divers et concurrents».

E para dar a V. Ex.^{as} uma idéa do grau atingido em certos países pela febre dos meios de transporte, referirei que — sendo o serviço ferroviário entre Paris e Versailles, e arredores, assegurado por 650 comboios diários, que circulam em três linhas, das quais duas electrificadas, e tendo este serviço sido duplicado por uma linha de *autobus*, cujas 54 viaturas fazem 320 trajectos quotidianos — até aos primeiros meses de 1934 novos capitais pretendiam triplicar, quadruplicar e até quintuplicar estes mais do que excelentes serviços, criando novos transportes públicos.

Quere dizer, por toda a parte há transportes a mais e tráfego a menos.

E — o que é pior — transportes a mais que reciprocamente se arruinam em virtude duma concorrência desregrada e anti-económica, feita, tantas vezes, abaixo do próprio custo real do serviço.

Ora, como para certos países, incluindo Portugal, a indústria produtora dos meios de transporte é, não indígena, mas estrangeira, toda esta super-abundância, toda esta loucura se traduz, na realidade, em ruína própria e enriquecimento alheio, o que, se pode ser do agrado dos importadores de automóveis e seus grémios, não o pode ser por igual da Nação, nem do Governo que, felizmente para todos nós, está à frente dos seus destinos.

Compreende-se, alias, que esta crise de abundância revista aspectos bem mais graves nos países que, como a França, possuem uma importante indústria nacional de automóveis, do que nos países que, como o nosso, em absoluto a desconhecem.

Aqui, torna-se relativamente fácil a solução da crise, quando, ao resolvê-la, só os interesses nacionais, que o mesmo é dizer só o interesse superior da economia nacional e o interesse do próprio Estado, sejam visados e servidos.

Mas tal solução só éste — que não as empresas ferroviárias — pode encontrá-la e impô-la: um plano nacional de organização do tráfego só pelo Estado poderá ser elaborado e executado.

De resto, a quem pertencem as estradas, por onde se efectua o transporte automóvel? A quem as vias férreas?

Indubitavelmente, ao Estado, com a diferença de que, enquanto as estradas foram por ele construídas e são por ele conservadas as vias férreas foram em parte construídas e são todas conservadas pelas empresas concessionárias ou arrendatárias.

E, a-pesar-de tudo, a-pesar-da gravidade da crise, tão boa ou tão má tem sido esta conservação, pelo menos pelo que respeita à C. P., que, não há quatro anos, Dautry, então Director Geral dos Caminhos de Ferro do Estado francês e, seguramente, um dos primeiros, senão o primeiro técnico ferro-viário europeu, declarou ao senhor engenheiro Branco

Cabral, Secretário Geral da Companhia, que a via Lisboa-Pôrto era, sem dúvida, uma das melhores da Europa e bastante melhor do que algumas de França.

E só quem nunca viajou o desconhece.

É certo que, não há muito, alguém, com responsabilidades intelectuais e sociais, afirmava serem as despesas de conservação das linhas férreas de pequeno volume.

Desconhecia, vê-se, que têm elas atingido na C. P. e nos últimos anos — anos de crise — a cifra de 30.000 contos por ano, sem incluir as despesas com instalações e edifícios adstritos à exploração, pois, se a estas as adicionarmos, obteremos, não 30.000 contos, mas quarenta e tantos mil; e desconhecia, ainda, que só em travessas, por exemplo, dispõe a Divisão de Via e Obras, anualmente, entre 7.000 e 8.000 contos, comprando, creosotando e colocando 350.000 a 400.000.

E sabem V. Ex.^{as} quanto custa hoje a substituição da parte metálica de um quilómetro de via, na linha do Norte (Lisboa-Pôrto)?

Qualquer coisa como 140 contos.

Pois se cada carril de 18 metros, antes de colocado, custa um conto à Companhia ! ! ..

Mas... adiante.

O que nos parece evidente é que, reconhecendo-se serem os dois meios de transporte necessários à economia e progresso nacionais e não poderem êles viver em regime de livre concorrência, ou mesmo, em certos casos, de concorrência atenuada, sem ruína de ambos ou de algum, ao Estado incumbe coordená-los de modo que, escreveu Helander, professor na Universidade de Nuremberg, cada meio de comunicação se insira com os outros no quadro da economia nacional e favoreça uma resolução conforme às necessidades momentâneas da política e da economia.

Deve notar-se que, pelo que nos respeita, os decretos n.os 22.718, de 22 de Junho de 1933, e 23.499, de 24 de Janeiro de 1934, puseram certo cônbro à anarquia em que vivia a indústria de camionagem, sobretudo a de passageiros.

É, todavia, pouco, muito pouco mesmo, e o problema necessita de ser de novo estudado, para que se resolva em nome dos factos actuais, interpretados e regulamentados à luz dos interesses supremos da economia nacional, a que todos os interesses particulares — de indivíduos, grupos ou classes — devem submeter-se e sacrificar-se.

Estas causas gerais — crise económica mundial, super-abundância de meios de transporte, rede telefónica inter-urbana — ao actuarem na situação dos nossos caminhos de ferro, encontraram-nos, porém, já em luta com uma economia de si mesquinha e um tráfego sempre escasso e «insuficiente para lhes garantir uma vida desafogada, mesmo sem qualquer espécie de concorrência».

Basta saber, por exemplo, que, enquanto em Portugal se transporta, por ano e por habitante, apenas 0,65 toneladas de mercadorias, em Espanha atinge-se 1 t,24, na Alemanha 5 t,6, em França 5 t,12, na Inglaterra 7 t,51 e na Bélgica 9 t,20.

Pode mesmo afirmar-se que as empresas ferroviárias portuguesas só na relativa modéstia dos vencimentos da generalidade dos seus empregados e nos ainda mais modestos salários nacionais encontraram certa compensação para o reduzido volume do seu tráfego.

Rulot, Director Geral da Société Nationale des Chemins de Fer Belges, escreveu, e creio que com verdade: «O desenvolvimento exagerado dos transportes por automóvel é um luxo que só os países ricos ou em estado de excepcional prosperidade podem permitir-se».

Ora, se a afirmação é verdadeira para a Bélgica, «pequeno país, como o nosso, mas onde a actividade industrial é quase febril» e onde o tráfego, como vimos, ocupá, em relação a cada habitante, o primeiro lugar entre os países citados, que pensar de Portugal, o último da série?

Como resistir, então, à concorrência da camionagem,

quando esta, além do mais, não só escolhe com liberdade a mercadoria que lhe convém, transportando a rica e deixando a pobre para o caminho de ferro, mas ainda tantas vezes se presta a efectuar clandestinamente o transporte de mercadorias sujeitas a fiscalização?

A este respeito, lê-se no relatório do Director Geral da Companhia, referente ao ano de 1935: «Os grémios e outros organismos similares que exercem a fiscalização da produção e do trânsito de diversos produtos, baseados nas disposições legais que os regem, exigem que o despacho para o transporte só se efectue em presença de guias de trânsito, certificados de origem, etc., formalidades estas a que inúmeros produtores e negociantes procuram esquivar-se, recorrendo ao transporte clandestino por estrada. Por este motivo, perdemos quase todo o transporte de fruta do Algarve para Lisboa.»

III

Causas especiais da crise da C. P.

1 — Nacionalização da Companhia

As causas gerais da crise dos caminhos de ferro, outras, particulares, privativas da C. P., vieram juntar-se, contribuindo — e não pouco — para o agravamento da sua crise.

Refiro-me à *nacionalização da Companhia*, à *desvalorização do escudo* e ao *contrato de arrendamento das linhas do Estado*: Minho e Douro e Sul e Sueste.

Em 31 de Dezembro de 1931, após convénio com os credores obrigacionistas, foram aprovados, pelo decreto n.º 20.622, os novos estatutos, destinados essencialmente:

1.º — a terminar com divergências respeitantes ao valor do coupon;

2.º — a *nacionalizar* a Companhia.

Entendiam os obrigacionistas que os juros deviam ser pagos em francos-ouro e, a Companhia, que o deviam ser em francos-papel.

Acordou-se em que o coupon seria pago em francos-papel, mas recebendo os obrigacionistas novos títulos de juro de 6% e não de 3%, como os antigos.

Este acordo, feito sob os auspícios do Govêno, representou para a Companhia — em face do seu ponto de vista, é claro — um encargo que, ao câmbio de 1931, representava qualquer coisa como 7.500 contos.

Por que se fez então?

Pelos dois motivos, já mencionados: pôr termo a questões que, era de prever, perderíamos nos tribunais franceses, e *nacionalizar* a Companhia, libertando-a da tutela estrangeira representada pelo Comité de Paris, como representante dos obrigacionistas.

Conseguiu-se, em primeiro lugar, reduzir o número de Administradores, que passou de 21 para 11, e o dos membros do Conselho Fiscal, que desceu de 5 para 3; em segundo lugar, garantir a nacionalidade portuguesa de, pelo menos sete vogais do Conselho; em terceiro lugar, extinguir a representação especial dos obrigacionistas, constituída, até 1931, por 11 representantes; finalmente, acabar com o direito de *veto* atribuído ao Comité de Paris em matéria de empréstimos, alteração de estatutos e modificação da extensão ou duração das concessões.

E quero crer que, para um Estado de orientação nacionalista, libertar da tutela de estrangeiros a mais importante empresa nacional, a mais poderosa companhia de caminhos de ferro, vale bem 7.500 contos anuais! ..

Quem desconhecerá o empenho que certos países como, por exemplo, o México e a Turquia, têm posto no resgate, mesmo obtido à custa de pesados sacrifícios, dos caminhos de ferro pertencentes originariamente a estrangeiros?

Mas seja como fôr, o certo é que tal *nacionalização* e tal

resolução amigável de divergências entre a Companhia e os seus obracionistas se traduziram num encargo financeiro que em bastante tem contribuído para aumentar as dificuldades da sua Administração.

2 — Desvalorização do escudo

O mesmo sucedeu com a desvalorização do escudo, consequência da desvalorização do esterlino.

Ninguém duvida hoje, creio eu, da excelência da política governamental, ao deliberar, em 1931, que o escudo acompanhasse a libra no seu declínio.

Longe de mim, portanto, a idéia de uma crítica, de mim que só motivos descubro para, como português, aplaudir a medida.

A verdade é que, se a economia nacional, no seu conjunto, lucrou, a C. P. perdeu, e não pouco.

O franco, que no início das negociações estava a \$88, logo em 1931 começou a subir, tendo em 1932 alcançado cotações entre 1\$29,8 e 1\$30, atingindo em 1935 1\$47,8 e só em 1937 descendendo para \$88,7/\$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.

Quere dizer: se a 35.000 contos de diminuição de receitas, observada no ano de 1935, juntarmos cerca de 7.500 contos de encargos provenientes directamente do convénio e cerca de 8.000 resultantes da desvalorização do escudo em relação ao franco, verificar-se-á que, naquele ano, a Companhia dispôs, para os seus serviços, de menos 50.000 contos do que em 1929, em 1936 de menos 44.000 e em 1937 de menos 53.000, porque, aos encargos já citados, vieram juntar-se, neste ano, os provenientes do aumento do custo do carvão e dos metais, que excederam 7.000 contos.

Como estranhar, então, que a Companhia não tenha podido atender o Director Geral, quando este lhe confirma «a necessidade de adquirir, pelo menos, as 38 carruagens para a Antiga Rêde e as 35 carruagens e os 162 vagões para as linhas do Estado», a que se referira no relatório do exercício de 1935, e quando — depois de mostrar que as 407 locomotivas de que actualmente dispõe são dos mais diversos tipos e idades (algumas roçam pelos 80 anos) e, como consequência, de consumo anti-económico, hoje — pede que sejam quer melhoradas, as que forem ainda aproveitáveis, quer substituídas por outras adequadas às presentes exigências da exploração?

Como, se este tão modesto plano de renovação de material obrigaria a um desembolso de, pelo menos, 45.000 contos?!

E como satisfazer as exigências respeitantes à renovação de parte da via da Antiga Rêde — substituir a via de 30 quilos por outra mais reforçada — se para tanto seriam necessários 48.000 contos?

A crermos na exactidão dos cálculos, o plano mínimo de melhoramentos a introduzir nos serviços ferroviários da C. P. custará qualquer coisa como 200.000 contos.

Estão, porém, a negociar-se convénios com as companhias ferroviárias, por meio dos quais se esclarecerá a política de caminhos de ferro, segundo anunciou o Senhor Presidente do Conselho, no seu magistral discurso de 28 de Abril,

Oxalá as negociações cheguem a bom termo, para proveito do País e melhor funcionamento do serviço público de transportes por caminhos de ferro!

3 — Contrato de arrendamento das linhas do Estado

Outra medida de alcance nacional contribuiu em elevado grau, para o agravamento da crise: o arrendamento das linhas do Estado, considerado, é certo, à data da celebração do contrato, tão bom ou tão mau para a Companhia que, segundo

o parecer de alguns dos nossos mais distintos advogados e jurisconsultos, poderiam as linhas serem em qualquer altura por ela abandonadas, cessando a sua exploração, sem outras consequências, em face do contrato, que não fosse a rescisão do mesmo, tal era a convicção, por parte do Estado, de que o futuro só benefícios traria para o seu co-contratante.

Ora este contrato transformou-se, em consequência da crise económica e da concorrência da camionagem, numa causa, e grave, da crise da C. P.

Basta dizer que, tendo esta conseguido evitar os déficits na Antiga Rêde, estes atingiram nas linhas arrendadas, de 1931 a 1937, a soma global de 45.856 contos (em 1937, 10.932), ainda por liquidar, o que agrava a situação da tesouraria.

E convém notar que com os corpos gerentes suportaram aquelas linhas, de 1927 até hoje, a despesa média de... 64 contos por ano!...

Pois, enquanto a C. P. se encontra desembolsada de 44.000 contos provenientes destes déficits, ao Estado entregou ela nada menos de 58.442, em renda fixa, correspondente a 6% das receitas brutas do tráfego, deduzidos os impostos e reembolsos, tudo nos termos do artigo 5º do contrato. Acresce que, discordando o Estado de que a Companhia, como era seu direito — justo? injusto? — cobrasse do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, para pagamento dos transportes de materiais feitos por conta deste, o que lhes corresponderia pela aplicação da tarifa geral, com a redução de 50% nas linhas do Estado, a C. P. viu-se constrangida a acordar com este na aplicação da tarifa de serviço, aplicação que se traduziu numa perda de 26.000 contos, números redondos, desde 1932 a 1937.

E assim se vê que a Administração da Companhia, para ser acusada, porventura com alguma justiça, tem de sê-lo antes por sacrificar, talvez em excesso, os seus interesses próprios ao interesse das linhas arrendadas, do que por tentar sobrepor o interesse particular do seu capital ao interesse público do serviço.

E já agora, seja-me ainda lícito recordar que, enquanto a C. P. está, como vimos, desembolsada de 44.000 contos, correspondentes aos déficits das linhas do Estado, este, além dos 58.442 contos da renda fixa, já referidos, recebeu ainda, a título de imposto ferroviário, nada menos de 116.445.827\$47, o que perfaz a quantia de 175.000 contos números redondos.

Nunca mais — é de crer — o Estado celebrará contrato que, com rapidez igual, se transforme em tão rendoso... negócio da China.

Com efeito, se ele, que não a C. P., fosse o actual explorador das linhas, em vez de receber 58.442 contos de renda fixa, quantos teria desembolsado?

Não é, com efeito, exacto terem os déficits dos dez últimos anos anteriores ao arrendamento, e, portanto, anteriores à crise, atingido, pelo menos, a verba global de 45 mil contos?

Ora, toda a injustiça desta situação resulta de circunstâncias alheias à vontade da Companhia.

E poder-se-á dizer o mesmo do Estado? Não é ele, na verdade, quem autoriza as carreiras de camionetas? Não é ele a única entidade com competência para disciplinar e regular a desregrada concorrência actual dos transportes?

De esperar e, portanto, que remédio seja dado a tão injusto e, actualmente, leonino regime contratual.

IV

Medidas destinadas a atenuar os efeitos da crise

1 — Compressão das despesas com pessoal e material

Pergunta-se, porém: que medidas tomou a Companhia para fazer face a tão grave crise? Como procurou ela destruir-lhe as causas, ou, pelo menos, atenuar-lhe os efeitos?

Antes de mais, direi que o Conselho de Administração não tentou, sequer, resolver a crise mundial, nem impedir a

queda da libra e correspondente desvalorização do escudo, nem regulamentar a camionagem de carga, coordenando, por autoridade própria, os meios de transporte em concorrência, nem negar-se à execução do contrato de arrendamento, nem, mesmo, obstar ao alargamento da rede telefónica inter-urbana.

Quere dizer, não destruir, nem tentou destruir qualquer das causas da sua crise.

E podemos estar certos de que não faltará quem de tanto a acuse.

Não ofenderei, contudo, a inteligência de V. Ex.^{as} a justificar a Companhia e limitar-me-ei a perguntar: que fez ela então?

Começou, naturalmente, por comprimir as despesas, que logo em 1930 sofreram, relativamente a 1929, uma redução de 3.500 contos, para em 1931 a sofrerem de 33.000 e, daí em diante, entre 27.000 e 37.000 contos.

E se é certo que as compressões atingiram sobretudo, como não podia deixar de ser, as verbas de material — renovação, reparação e conservação — a verdade é que não deixaram de tocar também — e em elevado grau — no pessoal.

Assim, comparativamente a 1930, o número dos agentes do quadro diminuiu de 1.553 unidades, tendo as despesas respectivas descido 12.400 contos anuais.

Pois afirma-se que só o material foi atingido ! ! . .

Ter-se-ia podido ir mais longe, neste domínio?

Talvez, se a Administração só com o interesse financeiro imediato se preocupasse; não, se, numa visão mais perfeita dos seus próprios interesses futuros e numa mais nítida compreensão do interesse geral, quisesse, como quis, afastar de si a responsabilidade de haver contribuído para um menor êxito do regime corporativo e para o enfraquecimento da disciplina, quando não da ordem social.

Ao consultar a minha consciência de Administrador e, sobretudo, a minha consciência de português, sinto-as tranquilas e, se tivesse de recomeçar, procederia do mesmo modo.

* * *

Mas — objectar-se-á — tocou porventura a Companhia nos quadros do seu pessoal superior?

De 1928 até hoje foram suprimidos 34 lugares, com categoria igual ou superior a Sub-Chefe de Serviço, e 13, com categoria de Sub-Chefe de Repartição, ou seja um total de 47.

Pois tenho a certeza de que, se nada mais eu dissesse, quando alguém referisse estes números a certos críticos, ouviria, por exemplo, este comentário: «Sabe você quantos engenheiros tem a Companhia ao seu serviço? Nada menos de 600. Diga-me agora se é legítimo atribuir às decantadas reduções qualquer significado administrativo».

E não imaginem V. Ex.^{as} que se trata de uma hipótese improvável.

Ainda não há muito, alguém, depois de me haver perguntado de quantos engenheiros dispunha a C. P. e de eu haver respondido que de sessenta, pouco mais ou menos (o número exacto é 62, ou seja menos do dobro dos engenheiros que constituem o quadro da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro), acrescentou: «Fiz esta pregunta, porque há dias disseram-me, no Pôrto, que eram 600».

E devo acrescentar que o mesmo número me tinha sido indicado pelo senhor engenheiro Branco Cabral, como ouvido, em viagem, da boca de pessoa com responsabilidades.

Como V. Ex.^{as} vêem, a hipótese, posto que aparentemente absurda, não era improvável ! !

E, já agora, informo que nenhum lugar vago de engenheiro foi preenchido desde os fins de 1928.

Acresce que a despesa com o pessoal dirigente (a partir de Chefe de Serviço) representa 1,10%, aprroximadamente, da despesa total feita pela Companhia com o pessoal ao seu serviço, isto é, em cada 1.000 contos de despesa o pessoal dirigente figura por 11 contos.

E que se passou com a Administração?

Isto: gasta-se hoje, com os Corpos Gerentes, menos 428 contos do que em 1930, recebendo o Presidente do Conselho de Administração menos 30% do que em 1932.

Mas, dirão ainda certos críticos: não distribui a Companhia anualmente 1.250 contos de gratificações aos empregados (o número já foi indicado) e, há dois anos, não gratificou ela o Chefe da Divisão de Exploração com nada menos de 400 contos, uma pequena fortuna? (o facto também foi referido).

A estes números nada oporei, limitando-me a observar que é necessário ser muito iugénuo, ou confiar muito na ingenuidade alheia, para que tais *dislates* sejam possíveis.

Nunca, desde que sou Administrador, o total das gratificações atingiu 150 contos, tendo girado entre 112 e 143.

E sabem V. Ex.^{as} quantos agentes permanentes há na Companhia? — 20.187.

* * *

Não tentou a C. P., é certo, libertar-se das despesas com Caixas de Reformas e Pensões, com Caixas de Socorros, com Fundos de Assistência, com o Serviço de Saúde e com as escolas existentes, despesas que giram em torno dos 20.000 contos, verba esta que, nem mesmo proporcionalmente, creio, qualquer outra emprêsa atingiu.

Convenço-me, no entanto, de que, no momento histórico que atravessamos, ninguém, com inteligência clara e coração bem formado, que comprehenda e sinta a justiça substancial de certas reivindicações sociais e sirva, com convicção, o regime corporativo nascente, se atreverá a criticá-la e, antes, todos a aplaudirão.

2 — Economias resultantes de um melhor funcionamento dos serviços

Não procurou, então, a C. P. melhorar o funcionamento dos serviços, obtendo, com verbas reduzidas, resultados idênticos, quando não superiores, aos obtidos anteriormente.

Darei a palavra ao Director Geral da Companhia:

«É esta nova oficina — a oficina de reparação de vagões «do Entroncamento — sem dúvida a primeira oficina que, em «Portugal, funciona segundo os modernos princípios da organizaçāo científica do trabalho, moldada no sistema adoptado «nas oficinas de Malines da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas, ao qual, tanto os nossos engenheiros, «como os operários, se adaptaram com entusiasmo. Estas oficinas vão garantir-nos, por forma económica e rápida, a «conservação de todo o material para transporte de mercadorias, de que a Companhia dispõe. Podemos contar com um «rendimento de 16 vagões, por dia de oito horas de trabalho, «ou seja um vagão de meia em meia hora.

»

«Nas restantes oficinas da Divisão de Material e Tracção «observa-se, desde 1929 e salvo ligeiras oscilações, uma «baixa gradual no número de horas de reparação de cada «locomotiva, sintoma este de progressivo aperfeiçoamento na «organização do trabalho. Presentemente, o tempo de reparação está limitado a 69% do que era em 1929, e no encanto «o quadro do pessoal de oficinas — operários e serventes — «tem sido reduzido sucessivamente, à medida das vagas que «se vão dando.

«Desde aquele ano, as reduções somam 799 unidades.»

Não sei se V. Ex.^{as} notaram que as reduções tiveram lugar... à medida que as vagas se foram dando.

E porquê? Porque não dispensou a Companhia, dum só vez, o serviço de centenas de empregados e operários?

Por esta razão simples: porque tem uma noção clara dos seus deveres para quem a serve e ao seu serviço se especializou e porque não esquece, ao administrar, o Interesse Geral, isto é, não esquece que dela depende o regular, contínuo e disciplinado funcionamento de um dos serviços públicos mais directamente ligados à manutenção da ordem e ao progresso económico do país.

Mas não ficou a Companhia por aqui.

Na Divisão de Via e Obras é de assinalar, por exemplo, a instalação da nova oficina para fabrico de parafusos, porcas, rebites e *tirefonds*, a qual, com uma economia, computada em 250 contos anuais, fabricou, em 1936, 1.226.798 *tirefonds*, 200.000 parafusos, 198.000 porcas e 200.000 rebites; a reparação, *in loco*, de crôssimas, preenchendo-se, com auxílio de maçarico oxidrico, por aços especiais, as partes desgastadas, o que permitiu economizar, em 1936, qualquer coisa como 1.300 contos; e, ainda, a motorização dos serviços de conservação da via, que em 1937 provocou já uma economia de centenas de contos e que, dentro de alguns anos, deverá atingir somas bem mais elevadas.

E não se esqueceu a Companhia de reduzir o seu *stock* de materiais, que passou de 80.000 contos, em 1931, para 60.000, actualmente, evitando assim, dispensáveis imobilizações de capital.

3 — O que falta fazer e impossibilidade de o fazer

Não imaginem, porém, V. Ex.^{as} que a C. P. está contente.

Sabe ela melhor do que ninguém, — é de crer — as economias que com certas obras e melhoramentos, ainda não realizados, poderiam obter-se.

Mas... como consegui-las sem prévias e avultadas despesas?

Sucede hoje a certas economias ferroviárias o mesmo que sempre sucedeu às economias só próprias das gentes abonadas. Sabe-se que os fatos, por exemplo, para resistirem e durarem, necessitam de ser feitos de boa fazenda e, como consequência, sobre o caro, carestia, esta porém, diz-se, apenas aparente, porque, na realidade, há economia: quem se veste de ruim pano, veste-se duas vezes no ano.

Sim, haverá economia... mas economia a que a pobreza não pode abalançar-se.

É sabido, aliás, que uma das características das explorações ferroviárias se encontra no predomínio das despesas fixas e na relativa insignificância das despesas proporcionais ao tráfego, tornando-se, por isso, ilusória a tentativa de, sem prejuízo grave para a segurança do trânsito e futuro da exploração, compensar-se a quebra das receitas por uma correspondente redução de despesas.

De resto, confrontando a baixa das receitas com a redução das despesas nos principais países da Europa, verifica-se que, em Portugal (C. P.), a compressão destas adompanhou mais de perto do que em qualquer outro a baixa daquelas, quase a igualando.

Mas é claro que este equilíbrio tem sido alcançado, em parte pelo menos, à custa duma insuficiente renovação a reparação do material, insuficiência a que é preciso pôr cōbro, sob pena de irreparáveis prejuízos futuros.

4 — A C. P. e os seus serviços comerciais

Visa a crítica, ainda, os Serviços Comerciais.

O que há — ouve-se vulgarmente — é pouco espírito comercial, pouca maleabilidade, pouco contacto com o expedidor, pouca propaganda, pouca adaptação ao novo modo de ser da actividade ferroviária, que, deixando de viver em regime de monopólio de facto, tem de lutar com a concorrência de outros meios de transporte, particularmente a camionagem.

Longe de mim a ideia de afirmar que, neste domínio, tudo está feito, nada há por fazer.

Que admira, porém, que as organizações ferroviárias hajam necessitado de algum tempo para, sem perda de qualidades essenciais, se adaptarem — nos limites do possível — à luta imposta por uma indisciplinada, caótica e ultra-rápida inflação de transportes? Que admira, se aquelas organizações só podem prestar ao país os serviços que delas este exige, quando orientadas pelo mais estrito espírito de honestidade, igualdade e disciplina administrativa?

Não estamos nós em face de serviços públicos, como tais organizados pelo Estado?

Poderão êles algum dia movimentar-se com o mesmo à-vontade com que se movimenta, comercialmente, o proprietário dum automóvel ou duma camioneta de cargas?

Supõ-lo é desconhecer a missão dos caminhos de ferro, é desconhecer as peias regulamentares que ainda hoje lhes coartam a liberdade de movimentos, como lha coartavam durante o monopólio, em nome do Interesse Público.

Assim, enquanto à camionagem é garantida a liberdade de escolha das mercadorias, podendo recusar as não-remuneradoras ou menos vantajosas, os caminhos de ferro são obrigados a transportar todas as que se apresentem, mesmo que o transporte seja improutivo; enquanto a camionagem pode recusar os transportes que ultrapassem a sua capacidade normal de exploração, os caminhos de ferro são obrigados a dispor do material necessário ao transporte acidentalmente desviado do automóvel, ou de volume excepcional durante certos períodos do ano; enquanto a camionagem transporta pelo preço que lhe convém e livremente fixa, podendo negar a um expedidor vantagens que a outro concedeu, os caminhos de ferro são obrigados a conceder igualdade de tratamento aos diversos tráfegos similares, não podendo harmonizar os preços com a necessidade ou não-necessidade de reter ou recuperar, aqui ou além, tráfego disputado; enquanto a camionagem goza do privilégio de não aceitar, querendo, transportes de ida, sem se assegurar previamente do tráfego de retorno ou de volta — feito tantas vezes, aliás, a preços infímos —, os caminhos de ferro, êsses, não podem equilibrar as suas correntes de transportes e, daí, a enorme percentagem de vagões vazios transportados (na C. P., a percentagem do percurso em vazio, em relação ao percurso total, orça por 14 %, atingindo no Sul e Sueste 16 %).

Quere dizer, a luta torna-se impossível, por desigual, mesmo quando dirigida pelo mais desempoeirado, progressivo e arguto espírito de comerciante, enquanto à natureza de serviço público dos caminhos de ferro, que tantas restrições impõe, se opuser a natureza de livre ou quase livre actividade comercial dos meios de transporte concorrentes.

E assim, ou o Estado verifica a desnecessidade dos caminhos de ferro e deixa-os pura e simplesmente morrer, ou, reconhecendo que a defesa e a economia nacionais os não dispensam, tem de vir em seu auxílio. E então, de duas uma: ou os transforma em serviços públicos de certo modo desinteressados, como sucede aos serviços da Justiça, do Ensino, etc., que o erário público sustenta e não apenas os usuários, ou terá de coordenar os vários meios de transporte — quando não de fundir as várias empresas — à luz de um plano ou de um princípio superior, em que só a economia geral e a salvaguarda o património comum sejam guias soberanos.

Demais, como observa Antonini, no seu livro «Le Rail, la Route et l'Eau», nenhum país do Mundo pensou em confiar apenas ao livre jogo das leis económicas naturais o encargo de obter uma melhor organização dos transportes e antes a intervenção, directa ou indirecta, do poder público se tornou regra, porque em toda a parte a sua necessidade se revelou inadiável.

* * *

Não imaginem, porém, V. Ex.^{as} que a Companhia, tudo esperando da administração do Estado, cruzou os braços e... deixou correr.

Não.

E, para o demonstrar, bastará que se saiba:

1.º — que o número de agentes comerciais tem aumentado progressivamente;

2.º — que aos Serviços se deve já a organização, desde 1933 a 1937, de 115 «Expressos Populares», 24 «Combóios Mistérios», 21 «Combóios Turísticos», 76 «Combóios de Excursão», ou sejam 236 combóios, com um total de 104.854

passageiros, e isto para não falar nos comboios especiais por motivo de festas e romarias, que, só em 1937, atingiram o número de 57, transportando 183 241 passageiros;

3.º — que, na parte respeitante a mercadorias, se estudaram e celebraram numerosos *contratos especiais*, de forma a prender ao caminho de ferro tráfego que começava a abandoná-lo, ou mesmo a recuperar tráfego perdido.

E assim, sob este regime, foram transportadas, em 1937, 871.119 toneladas.

5 — Automotoras

E o que posso eu dizer a respeito de automotoras?

Que desde 1931 a Companhia com elas se preocupa, tendo incumbido alguns dos mais distintos engenheiros, com Vicente Ferreira e Zacarias Sant'Ana, de colherem *in loco* informações exactas sobre o seu funcionamento técnico e sobre as vantagens económicas do seu emprêgo, e tendo em 1933 enviado ao estrangeiro, conjuntamente com representantes da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, dois técnicos de competência indiscutida: os engenheiros Jorge Malheiro e Manuel Couceiro, este, infelizmente, falecido.

E os estudos feitos são bem dignos.. de quem os fez.

A aquisição deste novo meio de transporte ferroviário dependia, porém, não só de disponibilidades financeiras, mas ainda de uma mais segura experiência alheia, para evitar que viesse a suceder em Portugal o que noutras países sucedeu, isto é, que, decorridos poucos anos, tivessemos de abandonar, substituindo-as, automotoras de difícil e dispendiosa conservação.

E não se pense que as automotoras serão completa novidade para a C. P.

Já em 1905 elas circularam em parte das suas linhas, tendo sido retiradas do serviço em 1910, por se ter verificado a sua inconveniência.

Tratava-se, deve notar-se, de automotoras a vapor.

Em todo o caso, o facto é, por si só, revelador do espírito progressivo dos Serviços quando postos em condições de o revelar.

6 — A regularidade do serviço ferroviário

Mas, abstraindo da decadência de certo material e da supressão de certos comboios, o serviço ferroviário da C. P., longe de piorar, melhorou.

Assim, a percentagem das irregularidades em relação ao número de expedições — índice da regularidade do serviço — desceu de 0,720 em 1929, para 0,400 em 1933, 0,360 em 1934, 0,310 em 1935 e 0,260 em 1936.

Quanto a indemnizações pagas, as percentagens em relação às receitas desceram de 0,511 em 1929, para 0,323 em 1933, 0,269 em 1934, 0,090 em 1935 e 0,077 em 1936.

Ora estas percentagens mostram à evidência que, tanto o pessoal das estações como o pessoal de trens, têm desempenhado com notável dedicação o serviço a seu cargo, melhorando-o sucessivamente.

Demais, sempre que circunstâncias extraordinárias puseram à prova os serviços técnicos nunca deixaram êles de corresponder às esperanças dos mais optimistas, como sucedeu durante a exposição Colonial do Porto — em que no «Dia da Província», com impecável regularidade e sem o menor incidente, 30 comboios especiais, transportando 30.000 passageiros e percorrendo 8.465 quilómetros, chegaram ao seu destino na manhã do dia 12 de Agosto de 1934, a-pesar-de um grande número necessitar de mudar de locomotiva em Gaia e de esta estação e Campanhã estarem ligadas por uma só via — e durante as manobras realizadas o ano passado, em que a excelência da organização mereceu ao Ex.^{mo} Major General do Exército as seguintes expressivas palavras, constantes do ofício enviado à Administração:

«todas as facilidades que por parte da C. P. foram dispensadas durante as últimas manobras no Alentejo, a todas as entidades militares e em particular ao Conselho Superior do Exército.

«Em especial permita-me V. Ex.^a que saliente a inexcusável boa vontade e dedicação do Engenheiro Chefe da Exploração Ex.^m Sr. Pereira Barata e do Chefe do Serviço do Movimento Ex.^m Sr. José Barbosa Pita, os quais, prestando à Direcção dos Exercícios uma valiosíssima colaboração, muito contribuiram para o bom êxito das manobras.»

E ainda não há dois meses, encontrando-se o Director Geral da Companhia, no Algarve, com um categorizado subdito de Sua Majestade Britânica, o mesmo lhe declarou não imaginar que no Sul do país encontraria um comboio tão rápido e cómodo como o rápido Barreiro-Vila Real de Santo António, bem comparável à generalidade dos rápidos estrangeiros.

Estou porém a ouvir, desde já, a seguinte crítica: e quantas vezes por semana circula esse rápido? Porque não o tornar diário ou, pelo menos, tri-setanal?

Por estas razões decisivas: não haver passageiros para tanto e não poder a Companhia suportar o encargo proveniente da existência de um rápido apenas destinado a dar satisfação aos interesses ou à comodidade de meia dúzia de abastados lavradores alentejanos.

Sabem V. Ex.^{as} quanto custaria anualmente a transformação, em rápido diário, do actual rápido do Sul e Sueste?

Qualquer coisa como 2.500 contos.

Dir-me-ão: mas o número global de passageiros aumentaria.

É possível; mas em caso algum aumentaria o suficiente.

E digo é possível e não é certo, nem mesmo é provável, porque o que se passa com os rápidos Lisboa-Pôrto e Pôrto-Lisboa parece contraditar a convicção geral.

Na verdade, verifica-se que o número de passageiros transportados não aumenta com o número destes rápidos e antes se mantém praticamente estacionário.

E como o aumento de despesa com a circulação diária — ida e volta — de um comboio rápido Lisboa-Pôrto orça por 3.077 contos, pode assegurar-se que para bem servir o público deve a Companhia ter sofrido o prejuízo, ou, se quiserem, ter deixado de economizar, pelo menos, 1.763 contos anuais, resultantes da supressão daquele rápido em 4 dias por semana.

7 — O regime tarifário

Tudo isto — dirão muitos — é consequência de as tarifas serem — vá o termo — proibitivas. Só viaja quem não pode deixar de viajar; ao passo que, se as viagens fossem menos onerosas, muitos dos que hoje se retraem, ou fogem para as camionetas, tomariam o gosto pela viagem, ou voltariam ao caminho de ferro.

Vejamos o que há de verdade no asserto.

Antes de mais nada, notarei que o aumento das tarifas, mesmo das tarifas gerais, ficou muito abaixo da desvalorização do escudo.

Como ensina o notável parecer da Câmara Corporativa sobre a proposta de lei n.º 195, relativa a tarifas ferroviárias, de que foi relator o digno Procurador Ex.^m Senhor Doutor Rui Ennes Ulrich, «o custo da vida multiplicou-se por 22,45 em 1930 e por 20,22 em 1936, ao passo que o preço da venda da unidade de tráfego foi apenas multiplicado por um factor compreendido entre 11,27 e 17,91... Quando as Companhias já não ostentavam grande opulência, vieram pois a reduzir praticamente as suas tarifas de 34% para os passageiros, de 42% para a grande e de 12% para a pequena velocidade».

De resto, «a insuficiência da actualização tarifária ainda muito mais se acentuou, porque o Estado nela se reservou uma parte desproporcionalada». Na verdade — lê-se no mesmo parecer — «de 1915 a 1935 o rendimento dos impostos elevou-se de

9.816 contos a 18.713 contos, ou mais 90 %, e a receita líquida tarifária só subiu de 139.556 a 150.417 contos, ou mais 7,78 %».

E assim se vê que, a haver qualquer excesso de tarifas, seria êle devido mais à parte que, a título de imposto ferroviário, o Estado nelas reservou para si, do que ao aumento recebido de facto pelas Companhias.

E sempre informarei que, em 1933, o imposto sobre mercadorias era em França e na Alemanha de 7 %, na Bélgica de 1,25 % e, na Itália, de 2 %, não existindo na Inglaterra, Dinamarca e Estados Unidos; e que sobre os passageiros se cobrava um imposto de 12 % em França, 11,55 %, em média, na Alemanha, de 5 % na Áustria, de 1,25 % na Bélgica, de 25 % na Espanha, e nada se cobrava na Inglaterra, Dinamarca, Estados Unidos, Noruega, Holanda, Polónia, Suécia e Suiça.

Quer dizer: «com a única excepção da Espanha, quanto aos passageiros, foi pois o nosso país o que mais longe levou a tributação do tráfego ferroviário».

Está, aliás, averiguado que uma redução de tarifas raras vezes conduz a um aumento de receitas.

Basta, para o reconhecermos, pensar em que «uma redução de $33\frac{1}{3}$ exige um aumento de tráfego de 50 %, e uma redução de 50 % um aumento de tráfego de 100 %, para que as receitas se mantenham ao nível anterior à redução».

Ora, como prever que em períodos de depressão económica se verifique semelhante aumento de tráfego?

Mas acontece que, de facto, a maior parte dos nossos passageiros viajam a preços muito inferiores aos da tarifa geral, visto utilizarem tarifas especiais (bilhetes de banhos, bilhetes de fim de semana, excursões, etc.).

A percentagem é, na C. P., de 87,01 %.

E as mais não as utilizam é só porque muitos... se esquecem de as utilizar.

E sabem V. Ex.^{as} qual a percentagem dos lugares utilizados em relação aos utilizáveis? 24,01 %.

Está, de resto, a Companhia procedendo a um rigoroso trabalho de revisão de tarifas e, sem dúvida, não só novas e progressivas facilidades serão concedidas, como, por exemplo, a descida em estações intermédias sem qualquer encargo para o passageiro, mas ainda uma mais adequada tarifação será atingida.

Não teria, porém, acordado tarde a Companhia?

Há quem o suponha e quem o diga. A verdade, todavia, é que, de acordo com o Governo, não se deu execução ao projecto de unificação tarifária de 1931, pelo reconhecimento de que a incerteza do momento não a aconselhava.

Como é sabido, as tarifas constituem um melindroso sistema de equilíbrios, assente numa adaptação necessária ao meio económico.

Por isso as empresas não as podem fixar livremente e por isso o Estado intervém, aprovando-as ou impondo-as.

Desde as mercadorias transportadas abaixo do custo real do transporte, ou por preços tarifários inferiores, até às que o são por preços elevados, de tudo se encontra: é que as tarifas não são fixadas apenas segundo o custo do transporte; são-no também segundo o valor das mercadorias.

Daí o falar-se em *mercadoria pobre* e em *mercadoria rica*, devendo esta compensar a insuficiência dos lucros obtidos com a primeira.

E assim, enquanto, para um percurso de 164 quilómetros, a lenha, por exemplo, paga 22\$29 por tonelada, a louça de porcelana pagará 134\$70.

8 — Mercadoria pobre, mercadoria rica e camionagem

Pois, até agora, o que tem sucedido?

Apenas isto: a camionagem rouba ao caminho de ferro a mercadoria rica e deixa-lhe a pobre. Como consequência, a necessidade do lançamento de novos adicionais, que vêm

onerar, porventura anti-económicamente, mercadorias cujo transporte, num regime de coordenação, seria por certo aliviado.

Mas a opinião pública, que desconhece os dados do problema, só vê o aumento, e, na ignorância da sua causal e íntima, revolta-se — contra quem? — contra os caminhos de ferro.

O que tem valido é que as empresas, numa visão inteligente dos seus interesses e do interesse geral, corrigem, em parte, estes inconvenientes pela celebração de *contratos especiais*, em que, para fixar o preço do transporte, se atende a factores vários, procurando harmonizar, nos limites do possível, a defesa dos legítimos interesses do transportador e do expedidor, à luz do interesse supremo da economia nacional.

E assim, como atrás dissemos, foram transportadas, em 1937, 871.119 toneladas de mercadorias.

Diz-se porém: a Companhia deveria ter-se substituído à camionagem, sobretudo nas carreiras concorrentes, recebendo os lucros hoje auferidos por aquela.

Responderei que existem 50 contratos de serviço combinado, afora o *serviço ao domicílio*, existente em Lisboa e Porto, e que a C. P. explora directamente três carreiras concorrentes.

— Mas a exploração regular do serviço de transportes por estrada não suporá a existência duma regulamentação prévia e conveniente?

— Compreender-se-há que as companhias de caminhos de ferro se vejam constrangidas a explorar carreiras em absoluto desnecessárias, por envolverem autênticas duplicações, ou, empregando um francesismo, verdadeiros *duplicos-emprégos*?

V

Conclusão

1 — A crise dos caminhos de ferro e o Governo

Tenho abusado já, e em demasia, da paciência de V. Ex.^{as}. É tempo, por isso, de terminar, preguntando: o que se conclui de toda esta exposição?

Que a C. P. atravessa, como quase todos os caminhos de ferro do Mundo, uma crise cuja solução exige a rápida intervenção do Estado, se não quisermos que o património público se vá deteriorando dia a dia e os capitais particulares se vão consumindo em proveito de economias estranhas, tudo com prejuízo do equilíbrio interno da economia nacional.

No relatório que precedeu a proposta de lei n.º 195, sobre tarifas ferroviárias, anuncia o Governo não só que se procura remover «a falta de coordenação dos transportes automóveis e ferroviários», «adoptando medidas presentemente em estudo», mas também que «estão em estudo remodelações profundas respeitantes aos caminhos de ferro portugueses, tendentes a permitir que êles saiam da situação difícil em que têm vivido nos últimos anos».

Foi esta proposta de lei, como as demais, enviada à Assembleia Nacional pelo ilustre Presidente do Conselho.

E todos nós sabemos que é norma da sua actuação governativa não prometer... para faltar.

Medidas vão, portanto, ser tomadas em nome da necessária coordenação dos transportes automóveis e ferroviários.

E oxalá não se façam esperar, com prejuízo real para os interesses legítimos de uns e outros e, sobretudo, com acréscimo diário de dificuldades de execução.

2 — Coordenação dos transportes por caminho de ferro e por estrada

Sempre os caminhos de ferro constituíram um melhor ou pior sistema nacional de transportes.

Torna-se necessário que o Estado, intérprete supremo do Interesse Nacional, juiz, em última instância, do Bem Comum,

intervenha no sentido de disciplinar a concorrência, ou de a impedir, em certos casos, conseguindo que com verdade se possa falar de novo no *sistema nacional dos transportes*, em que os elementos sistematizados sejam, como elementos fundamentais no momento presente, o caminho de ferro e a camionagem, ambos intrinsecamente unidos ao progresso económico do país.

O ideal consistirá em que se completem e reciprocamente se auxiliem, obtendo, como o resultado último, a harmonia possível entre as necessidades dos transportes e os meios de as satisfazer, e evitando, assim, o desordenado e caótico desequilíbrio actual, que, além do mais, conduz a faltas de transportes aqui e a excessos, acolá, uns e outros por igual anti-económicos.

E quando falo em ideal a atingir, não viso um ideal absoluto, guia definitivo nesta matéria.

Não ignoro que as soluções terão de ser sempre *nacionais e transitórias*, isto é, dadas em função de exigências políticas e económicas variáveis de país para país e de época para época.

Como escreveu Helander, «não pode haver senão um programa nacional de organização de vias e meios de comunicação dum país determinado, em determinado estado da evolução política e económica».

Como ignorar, por exemplo, a nossa rede de estradas e a nossa rede de caminhos de ferro?

Não se pode gizar hoje um sistema de organização de transportes como se gizaria se vivesssemos num país virgem de caminhos de ferro e de estradas; deve gizar-se com os dados actuais, ainda que, porventura, alguns tenham de ser em parte sacrificados.

A verdade, porém, é que, pelo menos por longos anos ainda, os caminhos de ferro revelar-se-hão, como hoje se revelam, indispensáveis quer à defesa, quer à economia nacionais, o mesmo sucedendo, no seu domínio, à camionagem.

Coordenem-se, então, e quanto antes.

3 — A crise dos caminhos de ferro e as soluções adoptadas pelos vários Estados

É, de resto, o que têm procurado fazer os vários Estados, seguindo todavia caminhos diversos, em harmonia com as suas tradições e possibilidades.

Assim:

a) — na Inglaterra, os caminhos de ferro tornaram-se, com o auxílio da City, donos da estrada, e os 40.000 auto-carros existentes «passaram para as mãos de algumas dezenas de empresas, de que as ferroviárias são os maiores accionistas», tendo sido o número de carreiras reduzido «em tanto quanto poderia falar-se de duplicação de transportes», isto é, de iúteis e injustificadas carreiras concorrentes dos caminhos de ferro;

b) — na Alemanha, não só nenhum serviço de transportes por estrada pode ser criado sem autorização — a qual só é concedida quando não haja duplicações, não podendo os transportes públicos de mercadorias a mais de 50 quilómetros realizar-se, igualmente, sem autorização prévia e tarifas mínimas superiormente fixadas — mas também — e em vista duma mais perfeita coordenação — «a Reichsbahn foi, em 1934, encarregada de construir e explorar uma rede de 4.500 quilómetros de auto-estradas, a-fim-de-lê-se nos considerando colocar sob uma direcção única o conjunto do tráfego industrial dos transportes de mercadorias a grande distância»;

c) — na Suiça, «os caminhos de ferro, que são uma administração do Estado, criaram duas companhias de transportes por estrada, a S. E. S. A. e a Asto. A primeira serve, não por si própria, mas por acordo com sociedades de transportes, mais de 100 localidades e 365 estações de caminhos de ferro. A segunda, a Asto, é destinada ao transporte de pequenos volumes, de que se quis libertar a exploração ferroviária. Para

as mercadorias, um ensaio de regulamentação, equivalente a um monopólio para o carril, não vingou. Mas a condenação ainda não é certa e talvez um dia se vejam, nesta terra de liberdade, os transportes a menos de 30 quilómetros reservados ao automóvel e todos os outros transportes de mercadorias, ao caminho de ferro»;

d) — na Itália, «todo o serviço automóvel de passageiros deve obter autorização do Ministro das Comunicações, que exerce fiscalização severa sobre os horários, o estado do material, etc. Pode, é certo, impor-se a substituição dos comboios, em certas linhas, por serviços automóveis explorados pelos próprios caminhos de ferro. De facto — e sem dúvida porque, neste país de montanhas, a construção duma estrada oferece menos dificuldade do que a criação duma linha de caminhos de ferro — a Itália está executando um grande programa de auto-estradas, e o desenvolvimento dos serviços de passageiros por estrada prossegue activamente»;

e) — nos Estados Unidos, foi criado um «Conselho Coordenador», sob cuja autoridade vivem todos os transportes, e, «em vista de proteger os consideráveis capitais investidos no caminho de ferro», o mesmo Coordenador decidiu à pouco «que nenhuma empreza poderá explorar serviços por estradas sem autorização, cuja concessão está submetida a condições muito restritivas, a-fim-de se lhe limitar o número. Cada empreza é obrigada a fixar, publicando-os preços justos, razoáveis, que não sejam embarracosos, molestos para o caminho de ferro, e só aplicáveis após aprovação pelas autoridades federais»;

f) — em França, desde a criação, em 1921, do *Fundo Comum* dos caminhos de ferro, cujo déficit em 30 de Abril de 1937 atingia os 26.386 milhões de francos, ou sejam, ao câmbio dessa data, 26.254.070 contos, desde, dizia eu, a criação do *Fundo Comum*, em 1921, até ao decreto-lei de 31 de Agosto de 1937 — que confiou a administração dos caminhos de ferro de interesse geral à *Société Nationale des Chemins de Fer Français*, nacionalizando assim, de certo modo, e unificando, a partir de 1 de Janeiro do corrente ano, a exploração ferroviária nacional pela existência de uma rede única — seguiu-se o caminho da concentração industrial, acompanhada de uma regulamentação estrita da camionagem. Para isso, criou-se um Conselho Superior de Transportes e, em cada departamento, pelo decreto de 25 de Fevereiro de 1938, um *Comité técnico departamental dos transportes*, cuja acção se destina a obter uma coordenação dos transportes ferroviários e dos transportes por estrada, devendo «o plano de organização dos transportes ser estabelecido em vista de suprimir as duplicações (doubles emplois) onerosas para as finanças públicas e a conveniência geral do país». (Verdadeira tentativa para uma racional e superior organização de um sistema nacional de transportes).

E assim se vê que, no conjunto, as diversas soluções procuram menos o progressivo desenvolvimento do transporte-automóvel do que a defesa do caminho de ferro.

É que por toda a parte se vai reconhecendo a necessidade de proteger este indispensável serviço público, obrigado a transportar «de n'importe où, vers n'importe quel point, par n'importe quel train» e sem aviso prévio, qualquer que seja o número de passageiros ou a quantidade de mercadorias a expedir; é que por toda a parte se vai reconhecendo que o pretenso triunfo do automóvel sobre o carril não é devido tanto à sua juventude, maleabilidade e audácia como à desigualdade de condições da concorrência, coacto, como está, o segundo por uma regulamentação sempre restritiva, porque sempre determinada pelo interesse público, pelo interesse dos usuários, e liberto, como vive ou vivia o primeiro, de tais peias, guiado apenas pelo seu interesse, pelo interesse da empreza; é que por toda a parte se vai reconhecendo que ou o Estado intervém a tempo e horas, ou encontrará-se-a, em futuro não longínquo, diante de um problema de magnitude tal que a sua solução nenhuma a obterá sem forte abalo para

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA O ministro das Obras Públicas, deliberou em Conselho de Ministros a aquisição imediata de material circulante, atendendo a que o que está presentemente em trânsito tem sido obrigado a um rendimento máximo em prejuízo para a sua conservação. Demais, a guerra tem inutilizado, locomotivas, vagões e material fixo de via, e tem que se ter em conta as zonas libertadas, cujo material se encontra em péssimas condições. Depois de ouvidas, a Perfeitura Militar dos Caminhos de Ferro e a Inspecção do Estado e Empresas Ferroviárias, elaborou-se o plano mínimo das necessidades, as quais são as seguintes:

Três mil vagões de diferentes tipos; cento e vinte carruagens de várias classes; trinta "tenders"; material fixo de via, para um comprimento de trezentos quilómetros; automotoras, etc.

a economia pública e particular e sem quase incomportáveis sacrifícios financeiros; é que por toda a parte se vai reconhecendo que a coordenação e equilíbrio dos vários sistemas de transporte 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.

Como escreveu Josse, *Maitre des requêtes* no Conselho de Estado francês e relator das questões de transportes no Conselho Nacional Económico, «é preferível uma solução rápida do problema dos transportes, *qualquer que seja*, a uma solução talvez teoricamente melhor, mas que não pode ser realizada senão ulteriormente e que só conseguira perpetuar a anarquia neste domínio».

E se isto é reconhecido hoje nos países de tráfego intenso, o que devemos pensar nós, portugueses, nós, cuja vida económica é de si tão precária e tão pobre?!

4 — Esperança e desconfiança

Que o Estado, abstraindo dos *desejos* do público, sempre ilimitados e inconscientes, para olhar, com visão profunda, para as suas *necessidades* e para o Bem Geral, encare este problema e o resolva em nome das exigências de uma economia equilibrada, são os meus votos de português.

Li algures que Oxenstiern dissera: «Meu filho, não sabes com que pouca inteligência o Mundo é governado».

Sem discutir a verdade genérica do asserto — pessimista? optimista? — recordarei que Portugal desmente hoje o seu absolutismo.

Não foi sem fundamento que no estrangeiro se cognomhou o regime político vigente «La dictadure de l'Intelligence».

Confemos, portanto, em quem superiormente dirige os destinos da nossa Pátria, certos de que o problema nacional dos transportes será, como os demais, resolvido à luz clara, e sem mancha, do Bem Comum, do Bem da Nação.

Algumas dezenas de milhões de pesetas são igualmente destinadas a compra e renovação de variado material ferroviário.

BRASIL

O presidente da República assinou um decreto-lei, concedendo um crédito especial de 3.500 contos de réis, para a aquisição e modificações nas locomotivas da E. F. Central do Brasil; esta mesma companhia acaba de realizar experiências com uma locomotiva, do tipo "Texas", recentemente adquirida na Alemanha, que fica sendo uma das mais possantes locomotivas da América do Sul.

ARGENTINA

O governo argentino autorizou a Ferro-Carril do Estado, a fazer uma encomenda no valor de 76.805 libras esterlinas à Companhia General Electric. Entre o material a adquirir figuram cinco trens Diesel do último modelo.

MÉXICO

O presidente deste Estado, acaba de decretar uma medida que nos coloca numa franca expectativa. Assim, entrega a Estrada de Ferro Nacional aos operários, para que estes a dirijam. A União dos Trabalhadores e o Governo, estabeleceram que os primeiros darão ao Estado 5,64 % da renda bruta. Mais ainda. Os operários principiarão a dirigir esta empresa no mês corrente.

INGLATERRA

O mau funcionamento dos sinais luminosos devido a uma rotura nos fios condutores da electricidade, para os mesmos foi a causa principal do choque de combóios no Metropolitano de Londres. Foi este o parecer da comissão encarregada de determinar as causas da recente colisão de combóios entre as estações de Chering Cross e Temple.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

Recebemos o relatório de contas, correspondente ao 34.º exercício, da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela. [Elucidativo trabalho, através do qual vemos o "estado florescente desta Companhia, que em relação ao ano de 1936, apresenta um aumento nas receitas de 17.261.002\$41, aumento este devido em grande parte, à melhoria no tráfego de minérios provenientes de Katanga.]

OS CAMINHOS DE FERRO

EM

ANGOLA

(Continuação)

Pelo Coronel de Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO

A justificação que ocorre a quem de caminhos de ferro só conhece o número de quilómetros, não é de receber. E não é de receber porque o caminho de ferro de Benguela, para além do rio Quanza, atravessa uma região que nada ainda produz.

Coeficientes da Exploração — Em face disto não admira nem surpreende que o déficit nos caminhos de ferro do Estado se tenha tornado crónico, enquanto que no caminho de ferro de Benguela nunca existiu desde que entrou em exploração regular.

Para o ano de 1935, os resultados obtidos foram os seguintes, segundo o relatório referido :

Caminho de ferro de Luanda	— coeficiente	. 1,311
Caminho de ferro de Mossamedes	— »	. 2,175
Caminho de ferro de Amboim	— »	. 1,333
Caminho de ferro de Benguela	— »	. 0,905 *

Ha a notar, como já foi referido que o caminho de ferro de Luanda a Ambaca, nos últimos anos de exploração por conta da Companhia, nunca apresentou déficit. O seu coeficiente mantinha-se abaixo da unidade.

A ORGANIZAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Abrindo o volumoso livro do Orçamento Geral da Colónia para o ano de 1938, encontra-se a páginas 436 que a confecção do orçamento dos

caminhos de ferro se regula pelos seguintes diplomas:

Decreto n.º 20.131 de 8 de Julho de 1931
Dipl. ma legislativo n.º 273 de 1 de Setembro de 1931
Portaria n.º 1.266 de 2 de Setembro de 1933
Decreto n.º 23.940 de 31 de Maio de 1934
Decreto n.º 26.486 de 31 Março de 1936.

Em boa verdade, estes diplomas não são bem instrumentos de organização. Com efeito, o decreto n.º 20.131 apenas preceitua que os serviços industriais da Colónia (e os caminhos de ferro assim são considerados) podiam ser geridos por um Conselho Administrativo de não mais de 3 membros. Ora, isto diz muito pouco.

Para cumprimento daquela determinação foi publicado o diploma legislativo, n.º 273, criando o tal Conselho Administrativo que ficou constituído por 3 entidades:

O chefe de Repartição dos Caminhos de ferro;
O chefe de Repartição das Obras Públicas;
O director dos serviços de Colonização e terras.

Em primeiro lugar, êste Conselho não administra nada. É o próprio orçamento da Colónia que o mostra.

É certo que o n.º 4 do art. 3.º do diploma referido diz que compete ao Conselho arrecadar as receitas dos serviços a seu cargo, administra-las e aplica-las segundo a dotação anual, etc.. Mas como conciliar esta disposição com a autonomia dada às divisões?

Em segundo lugar, não se comprehende que se desvie das suas funções que não são diminutas, apesar das parcias dotações, o Engenheiro Director das Obras Públicas. Se a administração dos Caminhos de ferro lhe desse muito que fazer, não poderia desempenhar bem o seu cargo nas Obras Públicas. Depois, não se comprehende bem a introdução do Director dos Serviços de Colonização. Talvez seja justificada para se lhe dar que fazer pois os serviços de colonização não o devem apoiar.

A portaria n.º 1.266 de 2 de Setembro de 1933, aprova o Regulamento de abastecimento de águas à cidade do Lobito.

O Decreto n.º 23.940 sómente regula o vencimento do pessoal e o Decreto n.º 26.485 de 31 de Março de 1936, diz, no seu art. 1.º, que os serviços dos portos e dos caminhos de ferro são cometidos a uma Repartição técnica dirigida por um engenheiro chefe dos serviços que é o Engenheiro chefe dos serviços dos Portos e caminhos de ferro.

As 3 direcções que vinham da organização do Alto Comissário da República, passaram a Divisões de Exploração, que bem parece serem a res-

* Ha manifesto erro neste número. Os relatórios do Caminho de ferro de Benguela dão o coeficiente de 0,695. Em 1937 foi ele ainda inferior: (0,622).

surreição das Divisões da Organização de 1914, mas que não têm, nem de perto, nem de longe, as suas atribuições, pelo que do exame do orçamento, e só dêle, se pode depreender. Diz o legislador que as divisões gosam de autonomia administrativa sob a fiscalização directa do Conselho Administrativo. E assim se mostra que o tal Conselho Administrativo do Decreto n.º 20.131, é um Conselho Fiscal. E talvez êle seja preciso, quando os serviços da Fazenda deixem de cumprir o seu dever.

Mas a autonomia administrativa dada às divisões, destróe o pensamento da unidade que orientou a reforma de 1914.

Vejamos em que consistia a organização de 1914 que visava a acabar com os déficits crónicos dos caminhos de ferro do Estado.

Criado o Conselho de Administração dos Portos e Caminhos de Ferro da então chamada Província de Angola, por Decreto n.º 176 de 21 de Setembro de 1913, foram os serviços dele dependentes, regulamentados pela Portaria Provincial n.º 294-A de 4 de Março de 1914.

O Conselho de Administração, administrava, de verdade, os dinheiros destinados aos portos e caminhos de ferro. Assim é que lhe foram desde logo entregues dois mil e tantos contos fortes, para a construção do caminho de ferro de Malange e prosseguimento da construção do caminho de ferro de Mossamedes.

A Portaria n.º 294-A, que se lhe seguiu, organizava os caminhos de ferro pelo sistema divisional ou americano. O princípio basilar era êste: um só a mandar e todos os outros a obedecer.

Criou-se assim a Direcção Geral dos Caminhos de ferro e portos, pondo-se à sua frente um engenheiro competentíssimo. Essa direcção desdobrava-se em 3 Divisões, à testa dos quais se colocaram técnicos de carreira ferro-viária e não uns simples diplomados de engenharia. Dentro da Divisão era êsse chefe que punha e dispunha. As instruções que recebera, cifravam-se nisto: matar o déficit, empregando portanto todos os meios de redução de despesa e de aumento de receitas. Ia-se assim a entrar nos métodos do caminho de ferro de Benguela que tão bons resultados já estavam dando.

A criação da Direcção imprimia ao sistema unidade de acção, absolutamente necessária em todas as organizações de qualquer natureza.

Havia um só quadro do pessoal; apenas uns armazens gerais, etc., etc..

E o objectivo de matar o déficit conseguiu-se logo. Ia a entrar-se no caminho da cooperação dos caminhos de ferro no desenvolvimento económico do interior, quando surgiu a guerra, durante a qual tudo se anarquisou por toda a parte.

O primeiro Alto Comissário encontrou pois,

em 1921, os caminhos de ferro em estado deplorável. E por isso publicou logo um decreto extinguindo o Conselho de Administração, que já nada administrava (decreto n.º 12 do A. C. datado de 17 de Maio de 1927), seguido de outro que criava a Repartição Superior dos Caminhos de Ferro que devia superintender em todos os serviços de estudo, construção e exploração de portos e caminhos de ferro.

Essa Repartição desdobrava-se em Direcções, ao contrário do que a organização burocrática preceitua.

Assim havia:

A Direcção de portos e Caminhos de ferro de Luanda

* * * * * * * * * * do Sul

* * * * * * * * * * do Lobito e fiscalização de caminhos de ferro

Além destas 3 Direcções, havia ainda um serviço a que se chamou Divisão dos portos e caminhos de ferro do Congo, divisão que não era divisão de coisa nenhuma. Na organização de 1914, as «divisões» eram uma consequência lógica de unidade. Aqui representavam simples capricho de designação.

Esta organização era, pode dizer-se, uma organização completa, luxuosa. Ao seu serviço tinha, ou devia ter, 28 engenheiros, além de muito outro pessoal técnico superior, como oficiais de marinha, etc..

Saido o Alto Comissário em 1924, todas as actividades paralisaram; a divisão do Congo morreu e apenas as 3 direcções ficaram subsistindo através de todas as vississitudes porque a administração ia passando.

Entretanto, numerosos diplomas se iam publicando na Colónia procurando arranjar um serviço que marchava um pouco desconjuntado.

A confecção do Orçamento de 1929-30, tinha de obedecer já aos preceitos de 10 diplomas diferentes.

Enumeremo-los: Decreto n.º 84 de 20 de Dezembro de 1921; Decreto n.º 237 de 16 de Fevereiro de 1923; Decreto n.º 263 de 26 de Março de 1923; Diplomas legislativos n.º 385 de 14 de Setembro de 1925; n.º 129 de 16 de Junho de 1926; n.º 585 de 30 de Junho de 1927; n.º 604 de 29 de Julho de 1927; n.º 684 de 12 de Janeiro de 1928 e n.º 9 de 18 de Setembro do mesmo ano.

O orçamento de 1933-34 já citava o Diploma 273 de 1 de Setembro de 1931.

ORGANIZAÇÃO ACTUAL DOS SERVIÇOS

Os serviços estão funcionando actualmente por forma que não vemos regulada em qualquer diploma conhecido.

É a consulta do orçamento que nos guia no modo de a apreciar.

Assim, e segundo êle, cada Divisão está assim constituída:

- 1.^o — Direcção, Expediente e Arquivo Geral,
- 2.^o — Serviços de saude,
- 3.^o — Contabilidade,
- 4.^o — Tesouraria,
- 5.^o — Fiscalização e Estatística,
- 6.^o — Revisão de bilhetes,
- 7.^o — Movimento, tráfego, reclamações (serviço central),
- 8.^o — » serviço de estações,
- 9.^o — » serviço de combóios,
- 10.^o — Via e Obras (serviço central),
- 11.^o — » (vigilância e conservação da via),
- 12.^o — » (conservação de edifícios e obras d'arte),
- 13.^o — Material e tracção (serviço central),
- 14.^o — » (condução e limpeza de máquinas),
- 15.^o — » (revisão de material),
- 16.^o — Electricidade, telégrafos, telefones e relógios,
- 17.^o — Oficinas gerais,
- 18.^o — Armazéns gerais,
- 19.^o — Divisão e portos.

A chamada «Divisão» é, pelo n.^o 1, uma «Direcção» e os portos, pelo n.^o 19, é que constituem uma divisão da «divisão» que é afinal Direcção.

Nesta organização, ha Armazéns gerais; oficinas gerais; oficinas de electricidade, telégrafos, telefones e relógios, etc..

O caminho de ferro de Mossamedes tem também os serviços distribuídos em 19 rúbricas e tem também os mesmos Armazéns gerais; as mesmas oficinas gerais; as mesmas oficinas de relógios, etc..

A exploração do pôrto do Lobito tem igualmente o seu Director em lugar do chefe de Divisão; tem também o seu Conselho de Administração, subordinado naturalmente ao outro Conselho de Administração que funciona em Luanda e está sob a alçada do Administrador Delegado do Conselho que é, como se disse, o chefe da Repartição Técnica.

Não se sabe se ha também uma Repartição Administrativa. Ha de facto um Administrador Delegado que se limita a administrar o caminho de ferro de Luanda, segundo parece.

UMA REFORMA QUE SE IMPÕE

Como acaba de ver-se, ha uma organização, escrita ou falada, capaz de fazer face a um movimento formidável, quando afinal a tonelagem transportada é bem modesta ainda.

Razões havia para que fôsse grande. A primeira linha de penetração que se estabeleceu em Angola

foi a de Luanda, Ambaca, Camaxilo, Cuilo. O caminho de ferro de Ambaca, seguiu essa linha de penetração. Parece por isso que ela devia prosperar. Pois aconteceu o contrário; caiu, enquanto que a linha de penetração de Benguela, vingou, desenvolveu-se e atingiu já um notável grau de prosperidade.

Acomode-se pois a organização às exigências de exploração.

A exemplo do que se faz por tôda a parte, é necessário, antes de mais nada, dar um balanço e fixar o valor do sistema ferro-viário do Estado, na Colónia. Só assim se poderá iniciar uma contabilidade em bases aceitáveis.

Depois, é preciso dar-lhe uma organização conveniente, que não exceda o quadro das suas possibilidades.

Uma tal organização não deve, em nosso critério, afastar-se muito da organização de 1914. Deve haver um homem só a mandar em todos os caminhos de ferro. A organização deve ter em vista uma exploração económica, bastando-se o caminho de ferro a si mesmo. Deve procurar-se que a receita dê para a despesa.

Por isso, o Director deve ter liberdade de acção. Autonomia completa com o máximo da responsabilidade perante o Governador.

Conselho Administrativo para quê? Só se fôr para tirar as responsabilidades de cima de um, para as diluir por uma Comissão, com o inconveniente, ainda, de prejudicar os serviços próprios dos membros que o componham, visto terem outras ocupações.

Os caminhos de ferro de África do Sul, que medem bem 23.000 quilómetros e arrecadam para cima de 35 milhões de libras de receitas anuais, são geridos por um só homem, responsável perante o Ministro pela sua Administração.

E êsse homem ainda dirige a camionagem de 16.000 quilómetros de estradas; administra uma desena de portos; gere 3 ou 4 navios; superintende na farolagem de milhares de quilómetros de costa marítima e ainda dirige tôda a aviação comercial do território.

E então nós, não havemos de poder entregar os caminhos de ferro da Colónia, que ainda não pre-fazem um milhar de quilómetros e com um tráfego insignificante, a um homem que os dirija com eficiência, e com economia?

Que somos capazes de o fazer com proveito, comprova-o a actual organização de Moçambique.

Lá, é um engenheiro só que está dirigindo todos os caminhos de ferro, compreendendo estudos, construção e exploração; que dirige a camionagem; que dirige os portos; que dirige a aviação.

É certo que lá sobrevive ainda um Conselho Administrativo; mas êsse Conselho tem o bom senso de não criar o menor embaraço à acção do

Os Nossos Mortos

ENGENHEIRO ERNESTO NAVARRO

Faleceu no dia 18 do mês passado, o sr. engº Ernesto Júlio Navarro, figura distinta da nossa sociedade, pessoa de inúmeras qualidades de trabalho e inteligência. Funcionário público, exerceu as funções de director geral do Ministério das Colónias, e mais tarde, quando da proclamação da República, militou no Partido Republicano Português, tendo depois sido deputado e senador em várias Legislaturas; sobraçou igualmente as pastas da Agricultura e das Colónias. Também o desporto conheceu a sua actividade; foi um praticante entusiasta de variadas modalidades, e fez parte dos corpos gerentes do Sporting Club de Portugal, onde várias vezes foi eleito presidente da assembleia.

A "Sociedade Propaganda de Portugal" de que era vice-presidente, mereceu-lhe especial atenção, seguindo assim o exemplo de seu pai, o conselheiro Emídio Navarro, fundador desta colectividade. Tomou parte em vários Congressos de Caminhos de Ferro e Turismo, apresentando algumas teses que mereceram aplauso.

No funeral do sr. Ernesto Navarro, encorpararam-se bastantes amigos, parentes e diversas personalidades de destaque.

A "Gazeta dos Caminhos de Ferro" apresenta o seu cartão de pesâmes à família enlutada.

distinto funcionário que está á testa dos serviços. É, na prática, como se não existisse.

E só assim êle pode administrar com proveito.

As Comissões de Melhoramentos que o primeiro Alto Comissário de Angola queria ainda fazer reviver, através da sua legislação, são matéria do passado.

Um só a mandar. Eis a fórmula que hoje impera, desde o organismo mais simples até ao sistema mais complexo.

Unidade de acção; unidade de mando.

Mas os caminhos de ferro de Angola ainda exigem, para serem verdadeiramente eficientes, uma organisação sem sujeição a fórmulas burocráticas. A sua organisação tem de obedecer a um critério económico. Saiba-se o que se quer para se saber como se há-de conseguir.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

Por falta de número foram adiadas para o dia 11 de Julho próximo, as assembleias ordinária e extraordinária desta Companhia, convocadas, respectivamente, para votação e aprovação do balanço e contas da gerência de 1937, e para votar a modificação das bases dum novo contrato a celebrar com o Estado.



Câmbios do dia 23 de Junho de 1938

| PRAÇAS | COMPRA | VENDA |
|------------------------|-----------|----------|
| Londres | 110\$17 | 110\$19 |
| Nova York | 22\$22,4 | 22\$25,7 |
| Paris | \$61,9 | \$62,0 |
| Berlim | 8\$91,4 | 8\$96,9 |
| Madrid | 1\$33,9 | 1\$34,4 |
| Holanda | 12\$30,6 | 12\$31,4 |
| Bélgica | 5\$77,0 | 5\$77,5 |
| Itália | 1\$16,5 | 1\$16,9 |
| Suiça | 5\$10,2 | 5\$10,6 |
| Brasil | 1\$28,6 | 1\$29,2 |
| Suécia | 5\$68,0 | 5\$68,5 |
| Noruega | 5\$53,4 | 5\$53,5 |
| Dinamarca | — | 4\$92 |
| Praga | \$77,2 | \$77,4 |
| Buenos Aires | 4\$50 | 5\$00 |
| Kobé | — | 5\$50 |
| Agio do ouro | 65 95 % | — |
| Libras ouro | 182\$52,3 | — |
| Ouro fino gr. | 24\$92,6 | — |

Por outro lado, a camionagem hoje não se pode ou não se deve desligar dos caminhos de ferro. A Direcção de Caminhos de Ferro tem de ser antes uma Direcção Geral de Transportes, com as suas tarifas devidamente estudadas e sábiamente organizadas.

Tarifas de caminhos de ferro e tarifas de camionagem. Tudo conjugado para não se queimar carvão e gasolina inutilmente.

É preciso coordenar todos os transportes.

E essa coordenação, em boa verdade, deveria estender-se até aos transportes marítimos.

Só assim, os productos de exportação da Colónia poderão saber com o que podem contar para competir nos mercados consumidores com productos similares de outras proveniências.

Eis pois o que urge fazer.

A bem da Colónia.

AVIÃO

PERIGO AÉREO

Pelo Capitão-aviador HUMBERTO CRUZ

PARA uns a guerra é uma ameaça que ora foge ora se mostra excitando os homens e alimentando as chancelarias; para outros é uma realidade cujos efeitos se fazem sentir, de quando em quando, numa marcha, de aproximação ritmada, sem uma tentativa de retrocesso, por mais que os homens julguem embaraçá-la na sua caminhada histórica.

A guerra com todas as consequências morais e materiais faz parte da Vida por mais ilusões que à sua volta se criem.

Como conseguiu já evitá-la?

Quem comprehende um mundo sem luta?

A Guerra é um fenómeno natural que transcende o génio humano.

Chega a ser ridículo que visiona um Mundo teórico de fraternidade universal, num Mundo onde as virtudes santificam uma acanhada minoria de indivíduos que as praticam, ou têm mais fraca a virulência dos seus defeitos.

A Guerra é e será um facto na vida dos povos. Temos que admiti-la e preparar-mo-nos para o choque inevitável que sempre virá dum lado ou de outro.

Que temos nós a temer no caso de sermos envolvidos por uma conflagração?

Perigos vários e entre êles o perigo aéreo.

As grandes esquadras aéreas sobrevoando os territórios inimigos procuram destruir, à força de explosivo, os centros de comunicação, reabastecimento e demográficos, os aeródromos, os portos, enfim as mais características fontes vitais das Nações.

Que poderemos opôr-lhes?

Há dois meios; a defesa activa e a defesa passiva.

Os meios activos fazem-se sentir pela acção da artilharia das metralhadoras, dos balões e, sobretudo pelas suas grandes possibilidades, da aviação de caça e de bombardeamento.

A artilharia variando em calibres e dispondo já hoje de dispositivos de tiro duma eficiência interessante, tem 2 tipos especiais:— a semi-fixa, montada em plataformas e a móvel de melhor aproveitamento, montada em sistemas auto-canhões.

O seu alcance, no tiro anti-aéreo, anda já hoje pelos limites verticais da ordem dos 8.000 metros. Os canhões automáticos de pequeno calibre, 3 a 4^{cm}, ati-

rando verticalmente e com cadência de metralhadoras, podem formar barragens de fogo bastante prejudiciais ao vôo dos aviões.

As metralhadoras para tiro abaixo de 1.000 metros ultrapassam para sua melhor eficiência, os vulgares calibres das suas irmãs de fogo terrestre. Têm de ter um calibre que lhes permita a classificação de "super" levando-as a uma aproximação dos canhões automáticos.

Os aviões metálicos e sobretudo os ligeiramente blindados são quase invulneráveis aos tiros de pequeno calibre, a não ser nas suas obras vivas, apesar destes últimos se empregarem em vôo razante com o fim de paralizar a progressão das unidades motorizadas.

Completam-se estes dois materiais de tiro — os canhões e as metralhadoras — sempre juntos nas linhas de defesa e em quantidade de baterias que dêm um volume de fogo capaz de criar obstáculo à marcha do avião e bôa execução das missões.

O balão tem uma aplicação curiosa embora de alto dispêndio. Serve para o estabelecimento de rês aéreas com o fim de proteger certas regiões merecedoras de defesa contra os possíveis ataques nocturnos da aviação inimiga.

Estas rês servem para tolher marcha dos aviões e dificultar as manobras de reconhecimento ou bombardeamento sobre objectivos de elevada importância. Constituídas por cabos de aço podem erguer-se até 4.000 e 4.500 metros. Para a defesa de Lisboa nem uns 500 balões bastariam para elevar a rête que seria preciso, constituindo uma ameaça.

No que diz respeito à aviação como elemento de defesa temos 2 modalidades como já referi: a da caça e a de bombardeamento.

A primeira, sentinelas vigilantes dos ares tem a missão de descobrir o agressor e dar-lhe combate; a segunda é tipicamente uma força de represália que tem por dever destruir as bases aéreas inimigas.

Uma e outra, indispensáveis sempre porque todos os meios de defesa ultrapassam por seu valor e poder, devem ser constituídos por algumas centenas de aviões, aparelhos de grande velocidade, porque a velocidade é condição primacial duma aviação. É a velocidade que torna fácil a agressão e difícil a defesa.

Tudo o resto é fantasia que intruja, enche, comove mas não serve.

E a traços largos também, vejamos agora alguma coisa sobre defesa passiva.

São vários os seus aspectos:

Segurança geral — extinção de luzes — evacuação e dispersão de populações — abrigos e máscaras — brigadas contra incêndios — socorros médicos e anti-gáz e dissimulação.

Para a segurança geral têm de ser organizados postos de observação que darão a tempo o alarme prestando aos postos de comando aéreo as indicações precisas da passagem das esquadras aéreas inimigas para á quem da fronteira.

É preciso evitar que o aviso de ataque aéreo seja feito pelo rebentar das bombas, sempre doloroso.

Porque no ar, em missões várias, andam aviões nossos e inimigos, é necessário evitar os erros de identificação cujas conseqüências podem atingir limites perigosos.

É preciso ter, devidamente educado, um corpo de especialistas que mesmo nos vôos de grande altura saibam definir os tipos dos aviões.

São as "sentinelas de aviação".

A extinção de luzes tem de ser feita com uma disciplina absoluta aos sinais para tal feitos e convencionados. Obediência perfeita e rapidez.

Todos os dispositivos de corte de corrente devem estar em afinação cuidada afim de não haver quaisquer precalços que permitam falta de rigor da parte dum qualquer indivíduo em qualquer bairro da povoação atingida pelo ataque aéreo.

Exercícios de verificação, de quando em quando, são imprescindíveis.

Deve haver montado um sistema de luzes em sitios variáveis, ao redor das terras, para na ocasião própria tentar enganar o inimigo aéreo.

Para a evacuação das populações é indispensável o arranjo de amplas saídas para as estradas e para os campos em todas as direcções visto ter de ser condicionada a saída em relação aos ventos quando haja ataques de gás. Devem ser perfeitas as estatísticas de viaturas de todos os tipos afim de bem se avaliarem as possibilidades de transporte de uma população.

Os sitios de encontro marcados para reunião das grandes massas de foragidos devem ser providos de bastantes meios de transporte afim de evitar objectivos humanos de fácil destruição.

Quanto tempo seria necessário para evacuar Lisboa num caso de alarme com os meios de que hoje dispomos, em transportes e saídas da cidade?

Estará o caso em estudo?

O sr. tenente-coronel Freire Temudo numa interessante conferência feita há algum tempo já, dizia

que, por sãrem más e poucas as saídas de Lisboa e máus os transportes, a evacuação da cidade deveria demorar 3 dias, contando que todos se comportassem com disciplina, método e ordem. Foram então feitas as contas para 700.000 pessoas. Ora como em Lisboa, durante o dia, há um acréscimo de população que anda à volta de 300.000 almas, podemos considerar o número de habitantes elevado a 1.000.000 e a evacuação da cidade, conseqüentemente a mais de 4 dias.

Abrigos não temos, mas decerto estão recenseadas as caves de toda a espécie, afim de servirem como remédio, para protecção de alguns milhares de pessoas contra os ataques aéreos.

Quanto a máscaras, conhecida é a sua necessidade.

Contra o perigo de incêndio não é possível julgar que alguma coisa temos capaz de nos defender apesar da boa organização dos serviços normais de bombeiros. Não devemos desconhecer que um só avião pode transportar umas 500 bombas de electron dum alto poder incendiário.

Um ataque de 100 aviões sobre Lisboa, o que é fácil de admitir e acontecer, permite uma descarga de 50.000 bombas incendiárias, bombas que nem sequer pouparam as matérias combustíveis molhadas, pela elevada temperatura que produzem.

Não há possibilidade de admitir uma capacidade de socorros capaz de vencer os fulcros incendiários que então se produziriam.

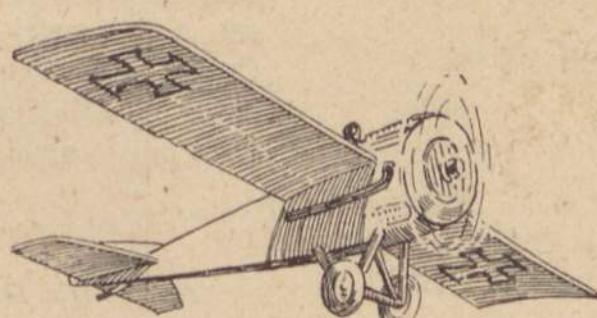
Teríamos de imaginar uma organização anti-incendiária em cada casa.

No que diz respeito a socorros médicos, considerados desde as brigadas de socorros das ruas até aos centros de tratamento cirúrgico e desintoxicação, espalhados na zona circundante das principais povoações, parece-me nada haver ainda!

Quanto a dissimulação muito há que fazer porque nesta arte muito habeis se mostram os homens.

Neste campo há verdadeiros prodígios de arte e de imaginação indispensáveis nas primeiras linhas e nas zonas de rectaguarda.

E alguma coisa vos disse a traços largos...



PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 130, I série, de 7 de Junho publica o seguinte :

Publica-se, de harmonia com as disposições do artigo 7.º do decreto n.º 25:299, de 6 de Maio de 1935, que S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações, por seu despacho de 31 de Maio próximo passado, autorizou, nos termos do § 2.º do artigo 17.º do decreto n.º 16:670, de 27 de Março de 1929, a transferência da importância de 1.000\$ do capítulo 10.º, artigo 12.º «Outros encargos», alínea c) «Assinatura de revistas estrangeiras e nacionais» para os mesmos capítulo e artigo, alínea b) «Representação em comissões, congressos, viagens de estudo, etc.», do orçamento do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 130, II série, de 7 de Junho 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 3 do corrente, o projecto de aditamento ao aviso ao público A n.º 375, anunciando a abertura à exploração do apeadeiro de Salgueirinha, situado ao quilómetro 39,818 da linha de Vendas Novas, entre a estação de Quinta Grande e o apeadeiro de S. Torcato, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

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 3 do corrente, o projecto de cartaz anunciando o serviço especial para o verão de 1938, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

O «Diário do Governo», n.º 127, II série, de 3 de Junho publica o seguinte :

Repartição dos Serviços Gerais

Secção de Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por despacho de 30 de Maio :

Luiz Augusto da Silva, mestre de obras, a lido, dos Caminhos de Ferro do Estado — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 128, II série, de 4 de Junho publica o seguinte :

Por despacho de 31 de Maio :

Joaquim de Araújo Franqueira, engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de li-

cença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Flávio José da Costa Borges, idem — idem, idem.

O «Diário do Governo», n.º 130, II série, de 7 de Junho publica o seguinte :

Por despacho de 2 de Junho :

Luiz Gonzaga Van Zeller Pereira Cabral, engenheiro civil de 1.ª classe do quadro desta Direcção Geral — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Francisco Moraes Ferreira, servente do quadro desta Direcção Geral — concedidos treze dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 129, II série, de 5 de Junho publica o seguinte :

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 67^{m²},50, anexa ao Palácio de Coimbra, no Barreiro, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1935.

A referida parcela está situada na freguesia e concelho do Barreiro, confrontando ao norte com Joaquim Ferreira Rossio e ao sul, nascente e poente com o caminho de ferro.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 116^{m²},19, anexa ao Palácio de Coimbra, no Barreiro, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1935.

A referida parcela está situada na freguesia e concelho do Barreiro, confrontando ao norte com Joaquim Ferreira Rossio, ao sul e nascente com o caminho de ferro e poente com José Pereira Irbon.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 6 da linha de cintura do Pôrto, de construção da ponte sobre o rio Leça, entre perfis 21 e 22 da variante da estação de Leixões, de que são adjudicatários Jorge Vieira Bastian e Manuel Gonçalves Costa, aprovar o referido auto e bem assim declarar os mencionados adjudicatários quites para com o Estado das obrigações que contraíram em virtude do seu contrato.

ANÚNCIOS OFICIAIS

O «Diário do Governo», n.º 127, III série, de 3 de Junho publica o seguinte :

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação do presente anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Ca-

minhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de António da Silva Alfaro Júnior, chefe de oficina, Divisão de Material e Tracção, reformado n.º 1:772, à pensão de sobrevivência por él legada, como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do regulamento de 1887, concorrendo à sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimentos de Custódia da Nazaré Alfaro, Albertina da Silva Alfaro e Celestina da Silva Alfaro, viúva e filhas solteiras.

Findo êste prazo, será tomada deliberação na conformidade das disposições do citado regulamento, para os devidos efeitos.

O «Diário do Governo», n.º 129, III série, de 6 de Junho publica o seguinte :

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido assentador António José Pereira, aos quais se habilitam, nesta data, Constança de Brito, Olímpia, Maria Júlia, Vitalina, Evaristo, Manuel e Aurora, viúva e filhos do aludido ex-agente.

Findo o prazo sem contestação, serão resolvidas estas pretenções.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte do reembolso de caução de contrato de trabalho da falecida empregada de 2.ª classe da gerência de viveres Lélia Aragão Lopes, ao qual se habilita, nesta data, o viúvo, António Lopes.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

O «Diário do Governo», n.º 117, I série, de 23 de Maio publica o seguinte :

Direcção Geral de Administração Política e Civil

Repartição do Pessoal Civil Colonial

Decreto n.º 28:684

Tendo-se verificado que, no quadro do pessoal da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, anexo ao decreto n.º 28:571 publicado no «Diário do Governo» n.º 79, 1.ª série, de 6 de Abril do corrente ano, a par de algumas inexactidões que exigem imediata rectificação, houve omissões acerca das quais urge providenciar a fim de não ser prejudicado o regular andamento dos importantes serviços a que o citado decreto se refere;

Usando da faculdade conferida pelo artigo 28.º do Acto Colonial e pelo artigo 10.º, § 1.º, n.º 2.º, da Carta Orgânica do Império Colonial Português, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte :

Artigo único. Para todos os efeitos legais, o quadro do pessoal da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e transportes anexo ao decreto n.º 28:571, de 6 de Abril do corrente ano, é substituído pelo seguinte que fica fazendo parte integrante do mesmo decreto :

Quadro do pessoal da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes

I — Pessoal permanente

Direcção :

- 1 engenheiro director dos serviços.
- 1 engenheiro sub-director dos serviços.
- 2 adjuntos técnicos.
- 1 adjunto comercial.
- 1 inspector comercial.
- 1 agente comercial.
- 1 chefe da Repartição dos Serviços Centrais.
- 1 chefe da secção de arborização.
- 1 chefe da secção de propaganda e publicidade.
- 1 mestre das oficinas das máquinas estatísticas.
- 1 contínuo europeu.
- 1 condutor de automóveis.
- 3 auxiliares florestais.

Divisão de Estudos e Construção :

- 1 engenheiro chefe da Divisão de Estudos e Construção.
- 1 engenheiro chefe de brigada.
- 2 engenheiros praticantes.
- 1 condutor de trabalhos.
- 1 auxiliar técnico.
- 2 desenhadores.

Divisão de Finanças e Aprovisionamentos :

- 1 chefe da Divisão de Finanças e Aprovisionamentos.
- 1 chefe da Repartição Central de Fiscalização e Contabilidade.
- 1 chefe do serviço de contabilidade, fiscalização e tesouraria.
- 3 chefes de secção de contabilidade dos portos e caminhos de ferro.
- 2 inspectores de contabilidade e fiscalização de 1.ª classe.
- 1 guarda-livros chefe de repartição.
- 4 guardas-livros chefes de secção.
- 3 inspectores de contabilidade e fiscalização de 2.ª classe.
- 20 ajudantes de guarda-livros.
- 1 tesoureiro.
- 2 tesoureiros-pagadores.
- 1 cobrador-pagador.
- 1 recebedor da secção de cais.
- 5 revisores de bilhetes.

Serviço de compras e armazéns gerais :

- 1 chefe de serviço de armazéns gerais.
- 3 chefes de armazéns.
- 5 fiéis de depósito de 1.ª classe.
- 3 fiéis de depósito de 2.ª classe.
- 2 classificadores de materiais.
- 1 capataz de indígenas.

Serviços de exploração – Divisões e inspecção de exploração :

- 2 engenheiros chefes de divisão de exploração.
- 1 chefe de divisão de transportes aéreos.
- 1 inspector da exploração.

Secretarias :

- 6 escrivários principais.
- 1 chefe da secção de expediente e arquivo.
- 12 escrivários de 1.ª classe.
- 21 escrivários de 2.ª classe.
- 46 escrivários de 3.ª classe.
- 20 ajudantes de escritório.

Saúde :

- 2 médicos.
- 8 enfermeiros.

Via e obras :

1 engenheiro chefe de serviço.
 2 adjuntos dos chefes de divisão de exploração.
 4 desenhistas.
 6 chefes de secção de via.
 1 chefe de secção do porto.
 1 chefe de brigada de pontes.
 10 capatazes gerais.
 14 capatazes de via de 1.ª classe.
 28 capatazes de via de 2.ª classe.
 2 apontadores.
 2 construtores chefes de linhas telegráficas e telefónicas.
 4 guarda-fios.

Tracção e revisão de material :

2 engenheiros chefes de serviços.
 2 engenheiros adjuntos.
 1 desenhador.
 1 chefe de depósito de máquinas.
 2 sub-chefes de depósito de máquinas.
 3 maquinistas principais de locomotivas dos portos e caminhos de ferro.
 15 maquinistas de 1.ª classe.
 24 maquinistas de 2.ª classe.
 12 fogueiros de 1.ª classe.
 16 fogueiros de 2.ª classe.
 1 encarregado de tomas de água.
 8 fogueiros de tomas de água.
 1 encarregado do vagão de socorro.
 2 revisores principais de material.
 6 revisores de material.

Movimento, tráfego e tarifas :

1 engenheiro chefe do serviço do movimento, tráfego e tarifas.
 3 inspectores de 1.ª classe do movimento tráfego e tarifas.
 4 inspectores de 2.ª classe do movimento, tráfego e tarifas.
 6 chefes de estação de 1.ª classe.
 22 chefes de estação de 2.ª classe.
 15 fiéis de mercadorias.
 24 factores de 1.ª classe.
 50 factores de 2.ª classe.
 4 capatazes gerais de manobras.
 5 capatazes de manobras de 1.ª classe.
 12 capatazes de manobras de 2.ª classe.
 1 encarregado de carruagens.
 8 condutores de trens de 1.ª classe.
 18 condutores de trens de 2.ª classe.
 1 inspector chefe de cais.
 1 fiel de frigorífico.
 6 fiéis de zona.
 1 chefe do grupo automóvel do cais.
 2 mecânicos condutores de guindastes automóveis.

Electricidade :

1 engenheiro chefe de serviço de electricidade.
 1 maquinista principal de guindastes.
 12 maquinistas de guindastes de 1.ª classe.
 12 maquinistas de guindastes de 2.ª classe.
 1 electricista principal.
 4 electricistas de 1.ª classe.
 8 electricistas de 2.ª classe.

Camionagem automóvel :

4 chefes de secção.
 4 chefes de zona.

Transportes aéreos :

1 engenheiro chefe de material e oficinas.
 5 pilotos aviadores.
 1 chefe de estação de 2.ª classe.

5 mecânicos radiotelegrafistas.

Oficinas :

3 mestres gerais.
 10 contramestres.
 5 encarregados de oficinas.
 38 operários de 1.ª classe.
 49 operários de 2.ª classe.
 15 operários de 3.ª classe.
 1 desenhador traçador.
 1 desenhador.
 1 apontador.
 1 distribuidor de material.

II - Pessoal eventual

Divisão de Estudos e Construção :

3 engenheiros chefes de brigada.
 2 engenheiros praticantes.
 2 condutores de trabalhos.
 1 topógrafo.
 8 auxiliares técnicos.
 4 desenhistas.
 3 mecânicos (britadeira, escavadora, etc.).
 8 apontadores.
 4 chefes de acampamento.
 6 condutores mecânicos.
 2 chefes de grupo de assentamento de via dos portos e caminhos de ferro.
 29 capatazes.

Divisão de Finanças e Aprovisionamentos :

2 guarda-livros chefes de secção.
 16 ajudantes de guarda-livros.
 3 revisores de bilhetes.

Serviço de compras e armazéns gerais :

4 fiéis de depósito de 2.ª classe.
 2 praticantes de fiéis de depósito.

Secretarias :

43 ajudantes de escritório.
 9 praticantes de escritório.
 1 dactilógrafa.
 4 maquinistas das máquinas estatísticas.

Saúde :

2 enfermeiros.
 1 praticante de enfermeiro.

Via e obras :

1 desenhador.
 2 chefes de secção de via e obras.
 3 capatazes gerais.
 7 capatazes de via de 2.ª classe.
 4 guarda-fios.
 1 maquinista de escalar a vapor.

Tracção e revisão de material :

4 maquinistas de 2.ª classe.
 8 fogueiros de 2.ª classe.
 8 revisores de material.

Movimento, tráfego e tarifas :

1 engenheiro praticante.
 25 factores de 2.ª classe.
 2 capatazes gerais de manobras.
 1 capataz de manobras de 1.ª classe.
 5 capatazes de manobras de 2.ª classe.

A C. P. EM 1937

(Continuação da página 306)

Do mapa que fecha a página 306, consegue-se o seguinte exame: 1.º — Que houve, relativamente a 1936, uma baixa de 8.140 contos, ou sejam 3,3 %. Que, relativamente a 1929, se encontra uma quebra de 40.912 contos, ou sejam 14,5 %. 2.º — Que a receita de pas-

sageiros aumentou na antiga rede e no Sul e Sueste, e baixou no Minho e Douro. 3.º — Que a G. V. aumentou na antiga rede, no Minho e Mouro, e diminuiu no Sul e Sueste, ao passo que a P. V. diminuiu grandemente na antiga rede, sensivelmente no Minho e Douro, e aumentou ligeiramente no Sul e Sueste. 4.º — Que as receitas "Diversas do Tráfego" diminuíram em toda a rede.

É manifesta a influência nociva da camionagem.

O Estado recebeu 29.566 contos de impostos, menos 855 que em 1936 e menos 586 que em 1935.

As despesas de 1937 (em contos) foram superiores às de 1936, o que não admira, dada a elevação de preço do carvão e doutros materiais. Esse aumento foi de 4.185, como se vê do mapa seguinte:

| Designação | Despesas em 1936 | | | Despesas em 1937 | | | Diferenças em 1937 |
|--|----------------------|--------------------------|---------|----------------------|--------------------------|---------|--------------------|
| | Antiga rede da C. P. | Antigas linhas do Estado | Totais | Antiga rede da C. P. | Antigas linhas do Estado | Totais | |
| Administração e Serviço dela dependentes | 12.350 | 3.986 | 16.336 | 12.366 | 3.956 | 16.323 | — 13 |
| Direcção Geral e Serviços Gerais | 2.325 | 1.676 | 4.001 | 2.244 | 1.741 | 3.995 | — 6 |
| Exploração | 38.253 | 29.556 | 67.610 | 38.523 | 29.782 | 68.105 | + 496 |
| Via e Obras | 24.522 | 17.772 | 42.294 | 25.663 | 17.325 | 40.989 | - 1.505 |
| Material e Tracção | 55.376 | 30.493 | 85.869 | 57.512 | 33.371 | 90.883 | + 5.014 |
| Soma | 132.826 | 83.283 | 216.110 | 134.108 | 86.186 | 220.295 | + 4.185 |
| Diferenças em 1936 | — | — | — | + 1.282 | + 2.903 | + 4.185 | — |

O aumento de 5.014 contos em Tração foi devido ao dos preços do carvão, 29,13, e de diversas matérias.

Os coeficientes da exploração cresceram pela forma seguinte :

| Coefficiente de exploração nas linhas abaixo (não incluindo as receitas fóra do tráfego) | 1936 | 1937 |
|--|--------|--------|
| Linhos não garantidas da C. P. | % | % |
| Linhos garantidas da C. P. | 76,69 | 80,98 |
| Réde própria da Companhia | 105,53 | 109,98 |
| Total da antiga rede da C. P. | 80,94 | 85,56 |
| Antigas linhas do Estado | 81,84 | 86,27 |
| Réde geral. | 96,22 | 101,08 |
| | 86,84 | 91,52 |

O relatório, depois de enumerar as despesas da conta de estabelecimento, refere minuciosamente as operações de diversas Caixas.

Nas antigas Caixas a receita diminuiu 64 contos e a despesa aumentou 78.

A Caixa de Socorros teve, pelo contrário, aumento de receita e diminuição de despesa.

Os lucros do Armazém de Víveres diminuiram 28 contos.

A Caixa de 1927 teve aumento de receitas de 103 contos. Os encargos cresceram 42 contos.

A contribuição da Companhia para esta Caixa aumentou 138 contos, subindo a 2.984.

Os saldos das diversas Caixas subiram a 2.883 contos.

Foi impressionante a inferioridade das críticas feitas na Assembleia Geral. A todas responderam brilhantemente os srs. drs. Fezas Vital e Vasconcelos Correia.

Fez péssima impressão a atitude do sr. engenheiro Plínio da Silva com as suas responsabilidades de antigo director do Sul e Sueste e de Ministro do Comércio e Comunicações.

Ao assumir o primeiro desses cargos consentiu que lhe servisse de cicerone nas oficinas o famoso cabecilha Miguel Correia, a cuja conferência no Barreiro foi presidir o novo director.

Depois emendou a mão e na sua gerência do Sul e Sueste algo houve que louvar.

Como aparece agora arauto infeliz da camionagem e agressivo contra a C. P.?

Mistérios...

— = = = ESTE NÚMERO FOI VISADO = = =

— = = = PELA COMISSÃO DE CENSURA = = =

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Julho de 1898

Elementos Estatisticos dos Caminhos de Ferro do Continente de Portugal

Por OLIVEIRA SIMÕES

Damos em appendice ao nosso jornal esta util publicação que desde 1894 tem sido dado a lume pela repartição de caminhos de ferro a 2.^a da direcção de serviços de obras publicas, commercio e industria.

Não repetiremos os louvores que com toda a justiça temos feito aqui a este interessante trabalho, tão bem ordenado e tão rapidamente dado á estampa.

Somos dos que dão importancia ás publicações estatísticas, base insubstituivel de qualquer trabalho serio. E porque assim pensamos julgamos tambem que só são verdadeiramente uteis quando andem em dia e não seja necessário quando se faz um estudo no anno de 1898 servimo-nos das estatísticas mais recentes referidas a 1895 ou 1896.

Não está n'este caso a estatística a que nos vimos referindo, que é do anno de 1897 e apparece em junho de 1898.

E já agora, visto fallarmos no serviço estatístico, sempre diremos que desejariamos que a sua organisação, tivesse outros moldes — alguma cousa de paralelo á direcção da contabilidade publica, havendo portanto uma direcção geral de estatística e censo com delegações nos diversos ministerios e demais serviços de obras públicas, caminho de ferro, minas, industria, telegraphos e correios, alfandegas, agricultura, contribuições, ensino, hospitaes, recrutamento, população, colônias, etc., compendiando e uniformizando assim tudo quanto interessa a vida da nação, dando unidade a estas publicações e sobre tudo fazendo-as aparecer oportunamente.

Não faltam funcionários competentes n'este serviço, como o provam alguns trabalhos publicados pela repartição de estatística a cargo do sr. engenheiro Eduardo Villaça, coadjuvado pelo sr. engenheiro Alberto Beça e como o provam as publicações a que nos referimos agora, começadas pelo engenheiro que firma tambem a actual publicação, o sr. Perfeito de Magalhães, que era ao tempo chefe da repartição de caminhos de ferro.

É de esperar que uma reforma na organisação dos serviços dos ministérios dê razão nossas observações.

N'este folheto encontram-se os mappas estatísticos dos caminhos de ferro portuguezes d'interesse geral em leito proprio, no continente do reino, desde 1 de janeiro de 1877 a 31 de dezembro de 1897, a saber, pela ordem chronologica:

Os caminhos de ferro do norte e leste.

» » » do sul e sueste.

O caminho de ferro do Minho.

» » » do Douro.

» » » do Porto á Povoa de Famalicão (via reduzida).

O ramal de Carceres.

O caminho de ferro da Beira Alta.

» » » » de Bougado a Guimarães (via reduzida).

O ramal de Coimbra.

O caminho de ferro de Lisboa a Cintra e Torres Vedras.

O caminho de ferro de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos.

O caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandella (via reduzida).

O ramal de Santa Apolonia a Bemfica.

» » » Cascaes.

Linha urbana de Lisboa.

O caminho de ferro de Santa Comba-Dão e Vizeu (via reduzida).

O caminho de ferro da Beira Baixa.

Tem além d'isto o mappa resumo de todas as linhas férreas, o mappa resumo dos caminhos de ferro de via larga explorados por companhias, o dos explorados pelo Estado e o mappa resumo dos caminhos de ferro de via reduzida explorados por companhias.

Juntando os mappas n.^{os} 1, 6, 9, 10, 11 e 17 que se referem ás linhas e ramaes explorados pela companhia real dos caminhos de ferro, vê-se que no anno de 1897 circularam n'estas vias férreas, que teem um total de 1:072 kilometros, 360:556 passageiros de 1.^a classe, 1.452:350 de 2.^a classe e 5.181:057 de 3.^a classe ou o total de 6.994:483 passageiros.

D'este numero competem aos 18 kilometros das linhas ramal de Santa Apolonia a Bemfica, ramal de Cascaes, linha urbana de Lisboa 176 315 passageiros de 1.^a classe 716:843 de 2.^a e 2.504:933 de 3.^a ou o total de 3.398:091, cerca de metade do total acima.

Nas mesmas vias férreas o numero de toneladas em grande e pequena velocidade foi respectivamente 57:021 e 1.157:489 toneladas, pertencendo 15:035 e 131:572 aos dois ramaes de Cascaes e Santa Apolonia e linha de cintura.

O imposto de transito e de sello n'estas deu para o Estado 23.827:841 ascendendo na totalidade das linhas a 180:512\$633 réis as quaes deram de rendimento livre de imposto 4 329:822\$789 réis sendo 310.583\$603 réis nos dois ramaes e linha urbana.

As despesas de exploração foram no total de réis 1.752:874\$058 pertencendo 202:707\$868 reis ás tres ultimas linhas.

A comparação do anno de 1897 com o de 1896 n'estas vias ferreas dá um augmento, no conjunto, de 966:780 passageiros. Este augmento porém é principalmente na 3.^a classe, pois ha uma diminuição de 64:530 passageiros de 1.^a classe, um augmento de 6:663 na 2.^a classe e de 1.024:647 na 3.^a.

Em todas as linhas e ramaes se deu diminuição na 1.^a classe á excepção da linha de Cascaes em que tiveram um augmento de 5:204 tendo os de 3.^a o aumento de 331.146.

Nas linhas do Norte e Leste a diminuição foi de 35:693 na 1.^a classe, havendo o augmento de 84.332 e 60:594 na 2.^a e 3.^a.

Os passageiros de 3.^a classe aumentaram em todas as linhas exceptuando na da Beira Baixa em que houve a diminuição de 3:235.

Em todas as linhas e ramaes o numero de passageiros subiu.

O augmento minimo 520 foi no ramal de Caceres. Segue-

-se a linha da Beira Baixa com 3:661 linha de Cintra-Torres 97:275, ramal de Coimbra 4:079, linha da Figueira e Alfarelhos com 57:798. Ramal de Santa Apolonia com 91:551, linha urbana com 175:523, Norte e Leste com 209:253 e ramal de Cascaes com 331:146.

Tambem cresceu a tonelagem das mercadorias. No conjunto das linhas da Companhia Real os accrescimos foram 2:038 toneladas em grande velocidade e 17:054 na pequena. Os augmentos na tonelagem de pequena velocidade foram no ramal de Cascaes 14:376, na linha de Cintra-Torres 29:196, e

no ramal de Coimbra 904. Houve diminuições nas demais linhas ou ramaes que sommadas dão 27.422.

As receitas do Estado provenientes do imposto de transito e de sello foram a mais do que em 1896, respectivamente 6:463\$639 réis e 4:456\$030 réis ou 10:919\$669 réis.

O rendimento total livre de impostos accusa no conjunto um augmento de 148:238\$163 réis.

Este augmento deu-se em todas as linhas exceptuando o ramal de Coimbra em que houve uma diminuição de 359:322.

O augmento maior foi na linha de Cintra-Torres 46:107\$327 réis.

O tempo passa...
...mas os saltos **GALO** ficam!
prefira pois os saltos **GALO**
Leacock (Lisboa), L.^{da}
AVENIDA 24 DE JULHO, 102
LISBOA



FÁBRICA DE GELÓSIAS «MARAVILHA»

Pessoal habilitado. Trabalho garantido, o mais perfeito. Consertos e pinturas. Toldos, modificações. Os que mais garantia oferecem. Orçamentos grátis. Travessa da Palmeira, 32-34—Telef. 22400—LISBOA

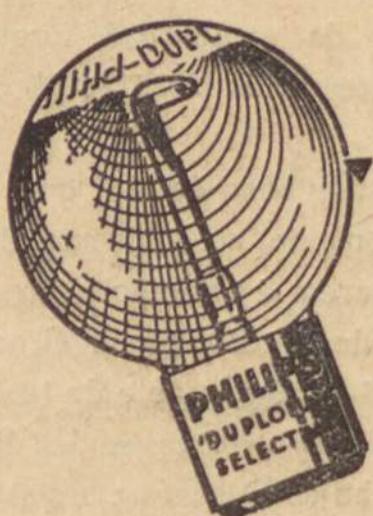
LUSALITE

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalizações de agua, gaz e vários produtos químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes subterrâneas eléctricas e telefónicas, etc.

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.^{DA}

RUA DE S. NICOLAU, 123—LISBOA—Telefones 23948 e 28941
Enderêço telegráfico: LUSALITE

USE NO SEU CARRO
LÂMPADAS AUTO



'DUPLOLUX'
PHILIPS

SELECTIVA

guiará com tranquilidade
e evitara desastres