

C.P.

BULLETIN

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

DA DIRECÇÃO GERAL DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES
DESTINADA EXCLUSIVAMENTE AO PESSOAL

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

No sorteio efectuado em 26 de Março p. p. couberam o prémio anual e o prémio trimestral respectivamente aos Srs. Deolindo Duarte Soares (*Cagliostro*) e Florentino Luiz Guerreiro (*Marcial*) aos quais havia sido distribuído o número em que saiu o primeiro prémio da Lotaria.

O Boletim felicita os distintos charadistas.

Em conformidade com o que foi inserido no n.º 46 do *Boletim da C. P.*, o prémio correspondente ao trimestre Janeiro-Março do corrente ano, vai ser sorteado pela lotaria da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, de 28 do corrente.

Os números atribuídos a cada um dos charadistas, são os seguintes:

Mefistófeles	1 a 346	Manelik	4.153 a 4.498
Britabrantes	347 a 692	Diabo Vermelho ...	4.499 a 4.844
Cagliostro	693 a 1.038	Preste João ..	4.845 a 5.190
O Profeta	1.039 a 1.384	P. Rêgo	5.191 a 5.536
Alerta	1.385 a 1.730	Roldão	5.537 a 5.882
Marcial	1.731 a 2.076	Fred-Rico	5.883 a 6.228
Paladino	2.077 a 2.422	Veste-se	6.229 a 6.574
Bandarra	2.423 a 2.768	Novata	6.575 a 6.920
Sanaujo	2.769 a 3.114	Otrebla	6.921 a 7.266
Marquês de Carinhas	3.115 a 3.460	Cruz Kanhoto	7.267 a 7.612
Visconde de la Morlière	3.461 a 3.806	Costasilva ...	7.613 a 7.958
Visconde de Cambolh	3.807 a 4.152	Radamés	7.959 a 8.304
		Barrabás	8.305 a 8.650
		Elmintos	8.651 a 8.996

No trimestre Abril-Junho, disputar-se-ha o *Dicionário Prático Ilustrado* de Jaime de Ségurier.

QUADRO DE DISTINÇÃO

Marquês de Carinhas, 8 votos — Produção n.º 10

Marcial, 8 votos — Produção n.º 12

QUADRO DE HONRA

Paladino, Marcial, Alerta, Bandarra, Mefistófeles,
Britabrantes, Cagliostro e O Profeta

QUADRO DE MÉRITO

Sanaujo, Otrebla, Veste-se, Cruz Kanhoto, Novata, Fred-Rico,
Visconde de la Morlière, Marquês de Carinhas,
Visconde de Cambolh, Diabo Vermelho, Preste João, Manelik,
Barrabás e Radamés (17); P. Rêgo, Roldão e Costasilva (16);
Elmintos (9).

Soluções do n.º 105

1 — Sub-classe, 2 — Lage, 3 — Balsa-balso, 4 — Oiro-
-oira, 5 — Peto-peta, 6 — Nutriz, 7 — Vexilo, 8 — Pá-
-vido, 9 — Nozinhão, 10 — Grei, 11 — Eyxhentos, 12 —
-Sacavém-Amorim-Corgo-arga-vio-em-m, 13 — Sãrido-
-Sado, 14 — Canhenho-Canho, 15 — Quebreira-quera,
16 — Maleta-mala, 17 — Colheita-Cota, 18 — Perladas-
-perdas.

Electricas

1 — Vou ageitar neste cantinho três alqueires (de sal)-2.

Mefistófeles

2 — Vou triturar a tua Parquer para te amofinar-2.

Visconde de la Morlière

3 — O embolo dos cilindros das máquinas de vapor tem mau cheiro-2.

Visconde de Cambolh.

Duplas

4 — Estou encantado por te ver sempre metido na cozinha-5.

O Profeta

5 — O bom cortejador deve evitar ser um namorado ridículo-2.

Cruz Kanhoto

6 — Haja confiança e fé nos destinos da Pátria-3.

Costasilva

7 — Tenho uma questão no tribunal da relação-3.

P. Rêgo

8 — «O último parceiro do jogo da pela» comeu a «refeição que os colonos ou enfiteutas davam ao senhorio directo»-3.

Paladino

9 — A andorinha chega com a primavera-2.

Elmintos

10 — Nunca se deve interromper um diálogo entre marido e mulher e muito menos quando é um colóquio terno-4.

Cruz Kanhoto

11 — Papas de mandioca com izeite, pimenta e carne, é uma excelente iguaria-3.

Diabo Vermelho

Enigmas tipográficos

12 —

DT

6 Letras

Novata

13 —

K

7 Letras

Novata

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Comercalista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: O Problema Nacional dos Caminhos de Ferro — Segurança na circulação dos comboios — Consultas & Documentos — A ponte mais comprida da Europa — A Previdência do Ferroviário Reformado — Pessoal.

O Problema Nacional dos Caminhos de Ferro

Conferência realizada na Sociedade de Geografia, de Lisboa, em 11 de Abril de 1938,
pelo Sr. General Raúl Augusto Esteves, Administrador da Companhia

ENTRE os problemas capitais que devem interessar aos orientadores da política de um País, o problema dos caminhos de ferro é incontestavelmente um dos que têm direito à melhor atenção, não só por se referir a um elemento importante do património nacional, mas também por se tratar de um órgão essencial da economia do País e de uma verdadeira arma da Defesa Nacional.

Infelizmente, entre nós, este problema não tem conseguido conciliar a merecida atenção, e, pode dizer-se que sobre ele pouco mais se tem feito do que atacar e criticar aqueles que, por

qualquer título, se encontram à frente das diversas empresas ferroviárias, como se a eles competisse a resolução de um assunto que envolve precisamente muitas questões relativas aos diversos ramos da administração pública.

Ainda ultimamente tivemos ocasião de verificar como, no próprio Parlamento, a propósito de uma restrita providência governamental, o assunto de caminhos de ferro foi tratado, salvo honrosas excepções, por uma forma tão desgraçada, e da qual nenhum proveito resultou para a solução do problema, nem



General Raúl Augusto Esteves

para o prestígio das instituições parlamentares.

Enfim, procurando corresponder à gravidade do momento, e no cumprimento dos deveres que me incumbem pelo meu posto de serviço, eu venho trazer o meu modesto, mas sincero, concurso para o estudo desta questão de tão elevado interesse nacional.

Antes, porém, seja-me permitido definir, desde já, a minha posição neste campo, o que eu considero absolutamente imprescindível num meio, como este nosso, em que muitos só criticam aquilo que não puderam alcançar, e só louvam os actos ou as pessoas de que esperam receber algum proveito próprio.

Em 14 de Julho de 1927 fui eleito administrador da C. P. pela Assembleia Geral daquela data, mas recusei aceitar o cargo, não tendo chegado a tomar posse.

Em 5 de Maio de 1928 fui convidado pelo respectivo Ministro para desempenhar o lugar de Administrador da C. P., por parte do Estado, e aceitei esse lugar nas condições que então me foram expostas, e que eu tenho sempre procurado cumprir, com a mesma dedicação que diligencio empregar em todos os cargos que me são cometidos no serviço do meu País.

Muito desejarei que todos os críticos fáceis dos actos dos outros possam explicar, pela mesma forma clara e precisa, o modo como obtiveram os lugares que ocupam.

*

Posto isto, vamos entrar na exposição do assunto que nos ocupa: o problema nacional dos caminhos de ferro.

Convém acentuar que é precisamente o problema dos caminhos de ferro que nos vai ocupar, embora hoje pareça mais próprio que se encare a questão mais complexa do problema dos transportes, em toda a sua generalidade.

Mas é que, a meu ver, o problema que importa considerar em primeiro lugar é o dos caminhos de ferro, pelas razões fundamentais que adiante exporei, e é da solução

que se entenda dar a esse problema que deverão resultar, a meu ver, as bases essenciais para o estabelecimento do plano geral dos transportes nacionais.

Assim, começaremos por ver como foi estabelecido, desde o seu início, o sistema de comunicações ferroviárias, como se desenvolveu e caracterizou esse sistema, e qual a feição que ele assumiu, dentro do organismo do Estado, quando atingiu o seu pleno desenvolvimento.

Examinaremos, depois, como se deu o aparecimento do novo ramo de transportes por automóveis, qual o critério que se aplicou ao seu estabelecimento, e em que princípios assentou o seu desenvolvimento.

Procuraremos depois assinalar qual é o aspecto geral da situação criada pela concorrência destes dois géneros de transportes, e os efeitos resultantes dessa concorrência sob o ponto de vista dos interesses nacionais.

Finalmente, das deduções lógicas a que formos chegados, tentaremos enunciar quais possam ser as soluções justas que o problema deve ter.

I

COMO FOI ESTABELECIDO, DESDE HÁ QUÁSI UM SÉCULO, O SISTEMA DE COMUNICAÇÕES FERROVIÁRIAS, E CARACTERÍSTICAS QUE APRESENTA EM RELAÇÃO AOS OUTROS MEIOS DE COMUNICAÇÃO EXISTENTES

1 — As comunicações anteriores aos caminhos de ferro.

Não é nosso intento fazer uma história detalhada das comunicações de transporte utilizadas desde a antiguidade.

É certo que na navegação dos antigos povos marítimos, como os fenícios e os cartaginenses, se encontram os elementos fundamentais do progresso da sua civilização, como também, na rede de estradas empedradas do império romano, nós podemos basear

o estudo do desenvolvimento do seu poderio e da expansão da sua acção civilizadora.

Mas, para o problema que nos ocupa não julgamos necessário remontar a tão alta antiguidade, e para definir as condições do estabelecimento do sistema ferroviário basta, a nosso ver, examinar as condições existentes no período que procedeu imediatamente o aparecimento dos caminhos de ferro, ou seja o primeiro quartel do século XIX.

Nos princípios desse século, pode dizer-se que as principais comunicações existentes eram as estradas e os canais, além da via marítima, cuja importância era preponderante em muitos casos, dado o rendimento pouco avultado das outras.

Nesse momento as estradas não constituíam, em regra, um elemento à altura da missão que lhes deveria incumbir, quer pelo escasso desenvolvimento da sua rede, quer pelo pouco apurado da sua construção.

Os canais eram já um melhor elemento de comunicação, mas compreende-se que a sua utilização estava naturalmente limitada pela sua situação geográfica, e o seu maior desenvolvimento encontrava dificuldades de ordem técnica, e até de ordem financeira, que não permitiam que fôsem considerados como um sistema completo de comunicações para o território de qualquer país.

Assim, pode dizer-se que não havia naquela época um conjunto de elementos suficientes e perfeitos, que pudessem constituir um sistema de comunicações nacionais.

Entre nós, podemos citar, como um exemplo interessante da aplicação das comunicações existentes, o caso da Guerra Peninsular, em que as dificuldades encontradas para as operações de reabastecimento do exército anglo-luso foram consideráveis, e ainda foi a via marítima o melhor recurso encontrado para obviar, em muitos casos, a essas dificuldades.

2 — O aparecimento do caminho de ferro e primeiras modalidades da sua aplicação.

Foi nestas condições que, por volta de 1825, surgiu o caminho de ferro.

Seria ocioso fazer aqui a história da sua invenção e das suas primeiras tentativas, assunto que é hoje bem conhecido de todos os que se interessam por este problema.

Devemos, contudo, frisar que o primeiro período, de hesitações e de tentativas, se prolongou, na maioria dos países, até cerca de 1840, e nessa data já, em muitos países, existiam caminhos de ferro de certa extensão, constituindo, porém, troços destacados entre si, sem obedecerem a qualquer programa geral de traçado, e sem uniformidade de processo de concessão.

No entanto, os Governos faziam, desde então, incidir já a sua especial atenção sobre este assunto, e, do estudo e discussão do problema na sua transcendente importância nacional, começaram a delinear-se muito precisamente as condições gerais que haviam de ser impostas a este sistema de comunicações, como elemento fundamental que teria de ser da própria organização económica e social dos Estados.

É interessante citar aqui a opinião que, já em 1832, no alvorecer dos caminhos de ferro, era expendida pelo ilustre engenheiro Augusto Perdonnet, numa memória apresentada à Associação Politécnica de Paris e em que dizia:

« A questão dos caminhos de ferro não é uma destas questões puramente industriais, cuja solução só interessa aos especuladores. »

« Esta questão liga-se intimamente aos interesses morais e materiais de um país, e deve chamar a atenção de todos os que tratam da administração pública e da economia nacional. »

« Não se trata, apenas, dos benefícios de uma sociedade de accionistas; os caminhos de ferro, pelas especiais características que apresentam, constituirão um dos mais poderosos meios da civilização, e uma valiosa arma para a defesa de um País. »

Embora, a mais de um século de distância da época em que tais conceitos foram enunciados, pode dizer-se que eles são

ainda inteiramente applicáveis na actualidade, e que quem os proferiu possuía um notável dom de previsão que os acontecimentos têm justificado plenamente.

3 — A constituição do sistema de comunicações ferroviárias.

Estabelecida a noção fundamental do carácter que assumiam as comunicações ferroviárias dentro da própria organização nacional, formularam-se então as primeiras normas taxativas a que havia de obedecer o sistema no seu conjunto, e o Estado tomava definitivamente para si a direcção e a orientação superior do seu estabelecimento e do seu funcionamento.

Foi em 1842 que, em França, se promulgou a lei fundamental que continha um programa completo de política ferroviária, e, em outros países, seguiu-se em breve um idêntico procedimento.

A Bélgica, já em 1834, tinha tomado uma notável dianteira com a promulgação de uma lei daquela natureza, e deve notar-se que, tratando-se de um país cuja independência era bem recente, tal medida foi considerada de essencial importância para a sua afirmação.

O notável economista Michel Chevallier dizia, a tal respeito:

« A Bélgica, em 1834, adiantando-se na obra dos caminhos de ferro, a todos os grandes países europeus, deve a essa obra a sua prosperidade e até a sua própria nacionalidade. »

Entre nós, como é bem conhecido, foi em 1845 que se deu o primeiro passo para a organização de uma rede ferroviária, com o contrato celebrado pelo Governo com a Companhia de Obras Públicas de Portugal, seguindo-se depois outros contratos e concessões que nem sempre, infelizmente, obtiveram resultados lisongeiros.

De facto, o progresso e o desenvolvimento das redes ferroviárias, atravessaram, nos seus primeiros períodos, graves vicissitudes, muito naturais num elemento de tão consi-

derável importância, que ia remodelar, por uma forma radical, todo o sistema de comunicações de um país.

Através dessas vicissitudes e das dificuldades, sobretudo de ordem financeira, com que as primeiras empresas concessionárias tiveram que lutar, a realização do objectivo foi, contudo, progredindo sempre, mercê principalmente do auxílio que, por toda a parte, os Governos julgaram dever prestar à organização de um sistema ferroviário de comunicações.

Tendo considerado, como dizemos, que o problema dos caminhos de ferro tinha um carácter essencialmente nacional, os Governos entenderam que era absolutamente indispensável fazer vingar a realização daquele sistema de comunicações, e, por isso, adoptaram-se normas gerais que vieram em auxílio das Empresas, fixando-lhes por outro lado uma disciplina de preceitos, a que todas deveriam obedecer na sua constituição e actuação.

Este modo de proceder tinha por fim fazer partilhar o Estado com a iniciativa particular, os pesados encargos que representam sempre a construção e o primeiro estabelecimento de um caminho de ferro, vincando-se bem, por outro lado, a supremacia do mesmo Estado na posse e orientação do sistema a realizar.

Os preceitos adoptados, neste sentido, eram de várias ordens, podendo citar-se principalmente os seguintes:

a) — *De ordem financeira* — o estabelecimento, por parte do Estado, de uma garantia de juro ou subvenção quilométrica, com o fim de estimular as Empresas concessionárias na construção das novas linhas.

b) — *No tocante à construção* — a adopção de uma bitola fixada pelo Governo, e a obediência aos traçados indicados no plano geral estabelecido para a rede do País.

c) — *No tocante à exploração* — a obrigação

taxativa de manter a exploração das linhas concedidas, com a condição expressa de que o abandono dessa exploração importaria a intervenção directa do Estado, para manter a mesma exploração à custa da Empresa concessionária.

Prescrições desta natureza não tinham precedentes análogos nas comunicações existentes até então, e por aqui se pode ver já que as comunicações ferroviárias revestiram, desde o início, um character especial que lhes dava a participação íntima do Estado no seu estabelecimento e exploração.

Da adopção das normas fundamentais com que o Estado firmava assim a sua autoridade superior sobre o sistema ferroviário, resultaram também as necessárias modificações operadas na situação existente para assegurar àquele sistema a sua maior eficiência.

Assim, foram resgatadas muitas concessões que tinham sido feitas a várias empresas, com intuitos de mera especulação, e que se achavam em estado de falência, e procurou-se concentrar a exploração num certo número de grandes companhias, que mais facilmente pudessem fazer face aos pesados encargos que ela acarretava.

Foi, por essa forma, que por volta de 1857 se constituíram em França as seis grandes Companhias, que sensivelmente têm assumido até hoje o encargo da exploração da rede ferroviária francesa.

Para algumas das linhas cuja situação era menos favorável, ou que ofereciam menor interesse financeiro, apresentou-se o último recurso do seu resgate para serem exploradas por conta do Estado, e esta é a origem das denominadas redes ferroviárias do Estado.

Entre nós, a questão esteve sempre num sensível atrazo de solução, e só em 1876 aparece o primeiro estudo valioso sobre o plano geral da rede ferroviária do País, devido à iniciativa da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, e essa base essencial só obteve uma sanção definitiva

no decreto de Outubro de 1898, que remodelava também a constituição das chamadas linhas do Estado, as quais, desde 1867, se achavam num regimen pouco favorável.

4 — As características fundamentais do sistema ferroviário.

Do que temos dito resulta bem claramente a noção de que, por toda a parte, os caminhos de ferro foram considerados pelos diversos Estados, não como um ramo corrente de indústria a explorar por quaisquer entidades particulares, mas sim, e essencialmente, como um órgão de actividade social e económica, fundamentalmente nacional e que, por esse facto, constituíam um sistema, organizado como património da Nação, cuja exploração e usufruto seriam rigorosamente orientados e fiscalizados pelos Governos.

Na verdade, os caminhos de ferro constituem sempre um elemento fundamental nos problemas de vária ordem em que se envolve uma questão de grandes transportes a distância, com segurança e regularidade garantidas, e problemas desta ordem surgem frequentemente, quer no campo social, quer no campo económico, quer até nas delicadas questões da defesa nacional.

Assim, os caminhos de ferro ficaram constituindo um sistema nacional de transportes, com a sua especial feição de interesse público, e com as características fundamentais que não se encontram nos outros meios de comunicação.

Entre essas características podem apontar-se como essenciais as seguintes:

1.º — Em relação ao território nacional:

a) — fixação ao terreno das linhas de transportes, definindo a orientação prevista para as correntes de tráfego, segundo o plano geral formulado pelo Estado;

b) — adopção rigorosa no seu traçado das condições exigidas pelo serviço

público, e designadamente das prescrições impostas pela defesa nacional.

c) — propriedade do Estado sobre toda a rede ferroviária.

2.º — Em relação aos transportes:

a) — possibilidade de execução de toda a classe de transportes, e, em especial, dos transportes de grandes tonelagens, em condições da máxima segurança e regularidade;

b) — a obrigatoriedade da exploração, mesmo em casos desfavoráveis para as Empresas concessionárias;

c) — a prestação obrigatória de serviços ao Estado, em vários ramos de serviço público;

d) — a rigorosa fiscalização e polícia dos transportes.

O simples exame destas cláusulas permite concluir, de um modo absoluto, que o sistema de comunicações ferroviárias constitue, de facto, um verdadeiro serviço público, intimamente ligado ao Estado, e cuja regular exploração importa, antes e acima de tudo, ao próprio Estado.

5 — As possibilidades do sistema ferroviário em plena e completa laboração.

Tendo atingido a sua fase de pleno desenvolvimento, o sistema de comunicações ferroviárias adquiriu um valor e uma importância que nenhum outro sistema de transportes tinha alcançado, e as suas possibilidades davam ainda margem a que se lhe atribuisse um maior grau de eficiência.

Foi o que veio a comprovar o emprêgo que eles tiveram na Grande Guerra.

Na verdade, os caminhos de ferro na

Grande Guerra tiveram ensejo de patentear todo o seu valor como elemento de actividade de um País, não só sob o ponto de vista propriamente militar, como ainda na sua especial função económica.

Foi deveras notável o esforço desenvolvido, durante os quatro anos daquela Guerra, pelos caminhos de ferro dos países mais directamente atingidos pelas operações da luta, e em todos eles o caminho de ferro se afirmou com a incontestável superioridade que lhe pertence.

Assim, em França, a rede ferroviária, sem deixar de ocorrer permanentemente às formidáveis exigências de ordem militar, já em 1916 tinha reassumido quasi inteiramente a sua função comercial.

Sem nos alongarmos em demoradas citações, basta dizer que o tráfego quilométrico atingiu naquele ano as seguintes proporções, em relação ao do tempo de paz:

P. L. M.....	149 ⁰ / ₀
Orléans.....	166 ⁰ / ₀
Estado.....	146 ⁰ / ₀
Norte	105 ⁰ / ₀

devendo notar-se que esta última rede só dispunha de cerca de 50⁰/₀ das suas linhas.

Assim, vê-se bem, por estes dados, como a eficiência do sistema ferroviário não foi em nada diminuída pelas dificuldades ocorrentes, antes se verifica que, em muitos casos, a sua eficiência ultrapassou bastante as possibilidades do tempo de paz.

Ora, foi precisamente na Grande Guerra que se iniciou o recurso aos transportes automóveis em larga escala, e todos sabem como esses transportes tiveram um constante e desenvolvido emprêgo nas operações da guerra.

No entanto, e a-pesar-dêsse facto, as opiniões mais autorizadas são concordes em afirmar que os caminhos de ferro continuam a ser o elemento principal dos transportes estratégicos, e que só eles permitem satisfazer às operações de maior relevo como adiante veremos.

II

COMO SE ESTABELECEU A INDUSTRIA
DE TRANSPORTES AUTOMÓVEIS E CARACTERÍSTICAS
QUE A DESTINGUEM DO SISTEMA FERROVIÁRIO

1 — Os incios da camionagem.

Pode dizer-se que foi depois da Grande Guerra que começou a tomar certo incremento o desenvolvimento dos transportes por camionagem.

O largo emprêgo dos transportes automóveis feito nas diversas operações daquela Guerra, embora em especiais condições de aplicação, e com um objectivo muito particular, trouxe posteriormente uma larga disponibilidade de material e um considerável desenvolvimento da respectiva indústria de fabricação, que favoreceram o primeiro impulso dado àquele ramo de transportes.

Assim, começaram a ser estabelecidas, por toda a parte, carreiras de camionagem que, de princípio, visavam especialmente o transporte de passageiros.

Estas carreiras não obedeciam, em regra, a nenhum plano geral previamente delineado, e as suas precárias concessões, feitas por uma forma completamente arbitrária, não apresentavam muitas vezes qualquer fundamento económico seriamente estudado.

Ao contrário do que sucedeu com o caminho de ferro, o estabelecimento das carreiras de camionagem não provocou a devida atenção da parte do Estado, e as estações oficiais não procuraram avaliar bem o que se poderia esperar daquele novo sistema de transportes, nem se interessaram mesmo pelos graves reflexos que a situação nascente iria produzir no plano geral das comunicações nacionais de transportes, e designadamente no sistema ferroviário considerado, como dissemos, como um verdadeiro património nacional.

Dai resultou que, a breve trecho, a confusão estabelecida era formidável, e que os

prejuízos se estendiam largamente, não só aos caminhos de ferro, mas até aos próprios concessionários de carreiras de camionagem.

Os interesses verdadeiros e incontestáveis só existiam, afinal, para a indústria de construção de automóveis, pois que aumentou consideravelmente o número de veículos adquiridos para as diversas carreiras, muitas das quais sustentavam uma exploração em condições absolutamente anti-económicas.

Foi só então que acordou a atenção dos poderes públicos, que já teriam de se defrontar com uma certa soma de interesses, criados, embora, de algum modo, à custa dos próprios interesses do Estado.

Assim, entre nós, foi só em 1932 que se nomeou uma comissão para regulamentar o transporte por automóveis pesados no serviço de passageiros.

Nessa comissão, de que eu fiz parte, ficou bem patente a situação que acabámos de expor.

Como resultado do trabalho dessa comissão, apareceu o decreto que regulamentou aqueles transportes, e em cujo relatório se lêem as seguintes elucidativas palavras:

« Em face das repetidas reclamações feitas
« pelas empresas ferroviárias contra o esta-
« belecimento de carreiras em automóveis
« pesados, e ainda ante a concorrência des-
« ordenada entre os próprios camionistas,
« de que resulta, não só a ruína de muitos,
« como também uma irregular e deficiente
« exploração das carreiras, em prejuízo das
« regiões servidas, resolveu o Governo
« nomear uma comissão para proceder ao
« estudo da regulamentação dos transportes
« em automóveis pesados, e à sua conjuga-
« ção com os transportes ferroviários. »

Essa regulamentação ficou, de facto, estabelecida pelo Decreto n.º 22.718, na parte relativa ao transporte de passageiros, mas, a nosso ver, o grave problema do sistema nacional de transportes continuava absolutamente de pé, porquanto, tendo sido inteiramente descurado no início desta nova

situação, apresentava agora maiores dificuldades em ser convenientemente atendido, como o exigiam os superiores interesses do País.

Posteriormente, o desenvolvimento dado à camionagem de mercadorias veio agravar ainda mais a situação.

Para fazermos uma ideia dos factos, basta citarmos aqui as palavras de uma tese apresentada ao Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil em 1937.

Nessa tese, intitulada «A indústria de transportes em automóveis» diz-se o seguinte:

« Com o advento do Estado Novo a nossa «rêde de estradas surge quasi miraculosa-mente das ruínas, transformadas as suas «pavimentações e perfis.»

« Imediatamente o tráfego em automó-«veis aumenta num ritmo que, pela sua «rapidez, se torna quasi incontrollável, e «que não pode na ordem legislativa ser «acompanhado e regulado conveniente-«mente.»

« Acontece então que o número de indus-«triais de transportes e as viaturas trans-«portadoras de carga pululam no país sem «que a sua distribuição corresponda as ne-«cessidades regionais. cremos até que, em «certo momento, iríamos encontrar regiões «pletóricas de transportes automóveis, supe-«riores às necessidades e possibilidades do «tráfego dessa região, a par de outras em «que o material transportador é insufi-«ciente. A mecânica do fenómeno é, no «entanto, simples.»

« O negócio parecia rendoso. Pessoas «insuficientemente preparadas para a admi-«nistração e execução dèsses transportes «lançam-se na indústria seduzidos pela «fugaz miragem de fartos e rápidos lucros.»

« Sem preparação técnica ou cultural de «qualquer ordem, alguns dèsses industriais «de geração expontânea, tomando as recei-«tas brutas como lucros, ignorando que o «capital invertido por cada viatura tinha «de se renovar e realizar-se durante a vida «da viatura, procedem de maneira a garan-

« tir uma falência certa e a breve trecho.»

« A lição alheia não serve, porém; a legião «dos industriais sobe num ritmo assustador.

« Surgem as necessidades de reparações «em face dos cofres vazios. É preciso dis-«putar a carga.»

« Recorre-se então à guerra de tarifas — «guerra sem quartel — em que se trabalha «abaixo do custo para realizar dinheiro seja «como fôr. Aos industriais — de verdade — «que sabem fazer contas, falta a carga por-«que ela se escôa para os loucos concor-«rentes. O que hoje se verifica — espectá-«culo verdadeiramente de lastimar — pode «resumir-se no seguinte quadro:

« Concorrência ilimitada interindustriais «pela falta de tabelamento dos serviços e «pela ausência de tarifas mínimas; fretes «de retôrno oferecidos ao público por preços «inferiores ao custo, quando êsses fretes só «deveriam ser concedidos a industriais dos «locais de retôrno; concorrência dos parti-«culares que, isentos de impostos, oferecem «fretes a preços de impossível concor-«rência, confiados na insuficiência da fis-«calização.»

« Esta verificação pode, e certamente «levará à ruína todos os que inverteram «capitais nesta indústria.»

É como se vê um quadro traçado por mão de mestre, pois é subscrito pelo Presidente do Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis.

A esta deplorável situação procurou o Governo dar remédio com a nomeação que fez, em 1935, de uma Comissão para regulamentar o trânsito de mercadorias em automóveis pesados, Comissão cujos trabalhos se acham ainda em curso.

É curioso, porém, notar, que contra os trabalhos, ainda por concluir, desta Comissão, já aparece um protesto, firmado êste pelas Camaras Sindicais dos agentes e importadores de automóveis do Pôrto e de Lisboa.

Neste documento, deveras interessante, quer pela origem donde dimana, quer pelos conceitos singulares que encerra, atacam-se, como é já da praxe, as emprêsas de caminhos

de ferro, e entre outras afirmações notáveis encerra a seguinte:

« A respeito da política de transportes, a
« opinião pública portuguesa receia que os
« interesses das Empresas dos Caminhos de
« Ferro possam sobrepor-se aos interesses
« da Economia Nacional. »

Ora, na verdade, este conceito que a opinião pública portuguesa assim vem proferir pela voz dos importadores de automóveis, poderia ser bem equiparado a estoutro, que logicamente se deduz do que acabamos de ver expresso na tese do próprio Presidente do Grémio de Industriais de Camionagem:

« A opinião pública portuguesa receia que
« os interesses das Empresas construtoras
« de automóveis possam sobrepor-se aos
« interesses da Economia Nacional, e até aos
« da própria Camionagem, que está ameaçada
« de ruína pela superabundância de veículos
« nela empregados. »

E aqui temos como, muitas vezes, os assuntos de interesse nacional podem ser apresentados em nome da chamada opinião pública.

Parece, também, que, pela mais elementar lógica de raciocínio, haveria que considerar igualmente a voz da opinião pública expressa pelos importadores de material de caminhos de ferro.

Mas, enfim, deixando este ponto de vista dos interesses particulares, que alguma influência, aliás, procuram exercer na solução do problema, vamos continuar a examinar o aspecto geral da questão.

2 — A intervenção do Estado no estabelecimento do sistema de camionagem.

Ao contrário do que sucedeu com os caminhos de ferro, o Estado não assumiu para com a camionagem aquele papel superior de direcção e orientação que vimos ter

invocado em relação ao sistema ferroviário.

Isto proveio, evidentemente, de que, no novo sistema de transportes que se estabelecia, não se encontravam aquelas características fundamentais que fizeram com que os caminhos de ferro revestissem, logo desde os seus inícios, uma feição de organismo nacional.

É fácil reconhecer que em nada se procedeu neste caso, como quando, pelo estabelecimento da rede ferroviária, o Estado tomou logo uma posição dominante e rigorosamente autoritária.

Assim, aqui não encontramos nenhum vestígio da prévia fixação de um plano geral de rede de transportes, não se vêem impostas quaisquer condições obrigatórias de serviço público, na onerosa proporção em que se fizeram aos caminhos de ferro, não houve a condição perentória da obrigatoriedade de exploração mesmo em condições difíceis, e, enfim, nenhuma cláusula formal denuncia para com a camionagem aquele carácter de impreterível serviço público, que constitue a feição dominante de todas as concessões de caminhos de ferro.

A acção do Estado, neste ramo de transportes, revestiu antes o character genérico da simples regulamentação e fiscalização de uma indústria particular como qualquer outra.

Deve reconhecer-se, pois, que a situação é bem diferente para este caso, e que o Estado, procedendo assim, marcou logo, e muito nitidamente, a diferença fundamental que existe entre os dois sistemas de transportes, um dos quais, o ferroviário, nunca pode deixar de constituir um importante elemento económico do património nacional, e o outro só pode ser encarado como uma exploração industrial particular, cuja posse material o Estado não reivindica.

3 — As características do sistema de transportes por camionagem.

Embora apresente as suas incontestáveis vantagens, na feição particular da sua con-

veniente aplicação, a camionagem possui, no entanto, características próprias que definem o seu campo de acção em condições mais restritas do que o caminho de ferro.

Assim, as características essenciais do transporte automóvel são, sob este ponto de vista, as seguintes:

a) — uma feição particularista, pode dizer-se, do seu modo de acção, porquanto os transportes por automóvel não apresentam o carácter de universalidade que têm os transportes por caminho de ferro. Na camionagem não há, nem pode haver, na sua completa generalidade, a obrigatoriedade de transporte para qualquer mercadoria;

b) — uma inferior capacidade de transportes, em condições similares. A relação de capacidade entre um automóvel e um comboio é de próximamente $1/75$ no que diz respeito a mercadorias, e de $1/20$ no que diz respeito a passageiros.

A proporção do número de veículos necessários para igualar esta capacidade, traz para a camionagem um emprêgo de pessoal muito superior ao dos caminhos de ferro;

c) — a impossibilidade de realizar, em boas condições económicas, o transporte de mercadorias pobres, como os minérios, os combustíveis, as matérias primas, etc.;

d) — a impossibilidade de satisfazer às exigências dos transportes de grandes tonelagens, e dos transportes de qualquer natureza às longas distâncias, em condições razoáveis de segurança, rapidez e regularidade.

Destas características resulta naturalmente que a aplicação da camionagem tem o seu principal campo de acção nos transportes às pequenas e médias distâncias, e no transporte das mercadorias que se adaptem aos seus veículos, e que lhe assegurem um preço remunerador.

Como se vê, este sistema de transportes goza da faculdade de poder escolher a sua mercadoria, ao passo que os caminhos de ferro, pelas disposições taxativas da sua organização, estão sujeitos à obrigatoriedade de transportes.

Não nos parece, pois, que nestas condições o sistema de camionagem possa aspirar a constituir a base essencial da rede de transportes de um país, como, desde o seu início, sucedeu com os caminhos de ferro.

4 — A eficiência do sistema de camionagem.

É evidente que os transportes por camionagem podem assumir ainda um mais largo desenvolvimento, e são decerto susceptíveis de adquirir maior grau de progresso na sua exploração.

Contudo, devemos notar que, em tanto quanto razoavelmente se pode prever, não é fácil que eles atinjam o considerável grau de eficiência que possuem os caminhos de ferro.

Para citarmos um exemplo análogo ao que fizemos com estes, podemos apresentar aqui as considerações que, a respeito do seu emprêgo na Grande Guerra, fez o coronel Hénaff, que desempenhou então elevadas funções na direcção do Serviço Militar de Caminhos de Ferro do Exército Francês.

Na sua notável obra sobre os caminhos de ferro franceses na Grande Guerra, diz aquele distinto oficial de engenharia:

« Os transportes automóveis têm uma « flexibilidade que permite o rápido agrupamento dos meios, e a repartição dos pontos « de embarque e de desembarque, sobre todas

« as partes da frente da batalha. Mas, eles
 « supõem a existência de uma rede de estrada-
 « das em bom estado. Ora, a construção de
 « uma estrada é, pelo menos, equivalente, no
 « pessoal e material necessário, à de uma
 « via férrea, e quanto à conservação, com-
 « porta, para uma estrada de circulação
 « intensa, dez vezes mais pessoal e material
 « do que uma via férrea bem estabelecida.
 « A estrada denominada « Via Sacra » com
 « 62 quilómetros, entre Bar-le-Duc e Verdun
 « exigia, para o seu arranjo e conservação,
 « mais de 8.000 trabalhadores, isto é, um
 « efectivo igual ao que foi necessário para
 « a construção da linha Sommeilles-Dugny,
 « de 60 quilómetros de extensão, e quatro
 « vezes superior ao que é necessário para a
 « sua conservação durante os primeiros
 « meses. Em Maio de 1916, foi preciso trans-
 « portar para a sua conservação, e utilizando
 « a via férrea, 186.000 toneladas de brita.

« Por outro lado, um comboio que ocupa
 « 350 metros de extensão, e que consome
 « 25 quilos de carvão por quilómetro,
 « exigindo apenas sete ou oito homens para
 « a sua condução, transporta a mesma tone-
 « lagem que 160 a 180 camiões, que ocupam
 « 3 a 4 quilómetros de estrada, consomem
 « 60 litros de gasolina por quilómetro, e
 « empregam 350 homens.

« Enfim, os camiões automóveis são
 « muito mais frágeis que o material de
 « caminhos de ferro, e a sua conservação é
 « mais onerosa em pessoal e material.»

E, com a autoridade do seu cargo e da sua experiência, o referido oficial apresenta a seguinte conclusão, bem interessante, sob o ponto de vista da defesa nacional:

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

III

A SITUAÇÃO ACTUAL DO REGIMEN DE TRANSPORTES NO PAÍS

1 — Exame necessário das consequências resultantes da actual situação.

Definidas, como ficaram, por uma forma genérica, as posições relativas dos dois sistemas de transportes, que actualmente se encontram em concorrência na exploração das redes de comunicação do País, ocorre naturalmente examinar quais são os efeitos produzidos por esta situação, sob o ponto de vista dos interesses nacionais.

Cremos que não basta afirmar as vantagens que podem resultar do emprêgo da camionagem, e enaltecer, apenas, tudo o que nesses meios de transporte representa um maior ou menor progresso sobre o existente.

Também não pretendemos que se procure manter, a todo o transe, o sistema ferroviário do País, desde que se prove que ele é dispensável, e que não há prejuízo para o Estado na sua completa supressão.

Tratando-se da questão relativa ao sistema de transportes nacionais, que é, sem dúvida, um elemento fundamental da administração do País, afigura-se-nos que o assunto deve ser encarado num ponto de vista de maior alcance, procurando definir as condições gerais em que tal sistema pode vir a satisfazer às suas funções, e analisando também quais as consequências inevitáveis da solução que fôr adoptada.

Afigura-se-nos, pois, que a melhor forma de apreciar a situação consiste em examinar concretamente quais os resultados já verificados, ou presumivelmente certos, da arbitrária desorganização que se estabeleceu no nosso sistema de transportes.

Até agora, o critério seguido no nosso País para o exame deste problema tem consistido, por um modo uniforme e singularmente insistente, em atacar e deprimir as Empresas ferroviárias.

É este, cremos nós, um caso que se não tem dado com quaisquer outras indústrias, e é notável que ele se dê precisamente com Empresas a que o Estado tem ligados maiores interesses, e onde sempre tem tido uma intervenção directa na sua administração.

Deve, portanto, concluir-se logicamente que, ou estas Empresas não estavam devidamente justificadas na finalidade do seu objectivo, ou o Estado não soube salvaguardar os seus legítimos interesses, na previsão que deveria ter feito das consequências resultantes da nova concorrência que deixou estabelecer.

Porque é preciso frizar bem que não é às Empresas ferroviárias que compete resolver um problema, que deriva de circunstâncias completamente estranhas à sua responsabilidade, e cuja solução, abrangendo todo o vasto campo da administração pública, excede em muito as suas limitadas atribuições.

Demais as Empresas ferroviárias, como iremos ver, em nada fazem valer hoje os seus interesses particulares, cuja situação se pode considerar bem insignificante em relação aos interesses nacionais que representam.

Examinemos, agora, em detalhe, as consequências resultantes da actual situação, em relação ao problema dos transportes, e que podem considerar-se de várias ordens.

2 — Consequências de ordem financeira.

Sob o ponto de vista financeiro, a actual situação do problema dos transportes apresenta aspectos que convém examinar.

Assim, considerando em primeiro lugar o que se refere ao capital, nós podemos avaliar que a importância invertida nas Empresas de Caminhos de Ferro deve orçar hoje por cerca de 500.000 contos, só no valor do seu material circulante, e há que notar que uma parte desta importância pode dizer-se que foi despendida pelo Estado.

Com respeito ao capital invertido na camionagem não temos, como para os caminhos de ferro, dados aproximados para fazer

a sua avaliação, mas podemos deduzir um valor aceitável pelo exame de certos dados estatísticos.

Assim, pela última estatística publicada pela Direcção Geral dos Serviços de Viação, e referente ao ano de 1936, nós vemos que o número total de viaturas automóveis de aluguer, quer para serviços de passageiros, quer para carga de mercadorias, é superior a 9.000.

Se computarmos para cada viatura o valor médio de 30 contos, obteremos assim um capital de 270.000 contos, só na parte relativa ao material circulante da camionagem.

Não cremos que este valor assim atribuído seja exagerado, pois que, na tese apresentada em 1937 ao Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, e à qual já nos referimos, aponta-se como sendo de mais de 140.000 contos o capital invertido só em automóveis de carga da indústria de camionagem, e dá-se como valor médio das viaturas ligeiras, vulgarmente denominadas *taxi*, a importância de 25 contos, por uma avaliação baixa.

Ora, em face dos números que deixamos apontados, ocorre perguntar se a indústria de transportes do nosso país terá a capacidade suficiente para remunerar, mesmo em condições mediocres, todo o capital que já nela se acha invertido, e mais ainda todo aquele que, pelo desordenado incremento que se tem assinalado neste ramo de exploração industrial, há-de por certo vir avultar a enorme cifra já atingida.

Eis aqui um ponto que se me afigura dever merecer a atenção dos nossos economistas, e que pode justificar bastante tôdas as precauções a tomar nos dispendiosos melhoramentos que se queiram introduzir no sistema de transportes nacionais, sem que previamente seja garantida a sua regular e conveniente exploração.

Por outro lado, a situação financeira das Empresas ferroviárias está hoje, por toda a parte, muito longe de ser lisongeira, e verifica-se, de um modo absoluto, que até nos países de maiores recursos, o Estado teve

de vir em auxílio do seu sistema ferroviário, para evitar uma verdadeira falência do seu funcionamento.

O fenómeno, pela sua generalidade, mostra bem que não se previram, em tempo competente, as funestas consequências da permitida concorrência da camionagem, nem os Estados estudaram, no momento próprio, qual a solução que deviam manter ou adoptar em relação ao sistema de comunicações ferroviárias, que, com tanto interesse e tão pesados sacrificios, elles tinham organizado como elemento preponderante da vida nacional.

Julgando mais cómodo manterem-se numa situação de expectativa indifferente, os Governos deixaram, assim, ir ao desbarato um dos elementos incontestáveis do património nacional, sem que, por outro lado, assumissem para com o novo sistema de transportes aquele predomínio superior que, durante quasi um século, os fez senhores absolutos da organização social dos transportes.

Entre nós, a situação financeira das Empresas ferroviárias mostra bem como se chegou a esta deplorável posição.

Assim, a C. P., como todos sabem, desde há muito que não dá dividendo aos seus accionistas. A B. A., no próprio Parlamento se declarou que nem pode satisfazer os encargos das suas obrigações.

Quanto às pequenas Companhias, é bem notória a situação difficil em que se acham, e é curioso notar como é a própria C. P., pela fôrça das circunstâncias e para não concorrer para mais agravar a precária situação d'este serviço de interesse público, que está ajudando a financiar a sua exploração, demorando largamente a exigência do pagamento dos serviços combinados.

Pode dizer-se que monta a alguns milhares de contos o auxilio prestado pela C. P. a estas Companhias, auxilio que melhor se justificaria que fôsse feito pelo Estado.

3 — Consequências de ordem económica.

Sob o ponto de vista económico, não parece também que a actual situação de con-

corrência de transportes tenha trazido uma sensível melhoria às condições de vida do País.

Seria, talvez, de prever que a pretendida melhoria das condições de transporte, e o seu desenvolvimento pelas diversas regiões do País, tivesse como consequência uma maior afluência das mercadorias aos grandes centros, e que essas mercadorias se obtivessem por melhores condições de custo.

Mas, cremos que tal não se verifica na actual situação.

Ora, em primeiro lugar, devemos notar que uma parte importante da rede de camionagem está precisamente sobreposta às regiões já servidas pela rede ferroviária, como se pode verificar no mapa que vem inserido no relatório da Direcção Geral dos Serviços de Viação.

É, afinal, a confirmação do facto já apontado no relatório e teses que temos citado.

No relatório do Decreto 22.718, que regulamenta o transporte de automóveis pesados para serviço de passageiros, já se dizia:

« Sendo as regiões mais ricas e de maior
« desenvolvimento, aquellas a que aflu, na-
« turalmente, maior número de carreiras,
« succede que a breve trecho se verifica que
« esse número é exagerado em relação ao
« movimento económico local, resultando
« para alguns concessionários a falência, e
« para todos uma exploração fracamente
« remuneradora, ou mesmo deficitária.»

Por outro lado, os resultados estatísticos já verificados, e a compensação que se nota entre os aumentos de tráfego realizados pela camionagem e as correspondentes perdas sofridas pelo caminho de ferro, parecem permitir que se conclua, de um modo lógico, que a capacidade de tráfego do País não é susceptivel de um grande acréscimo. O tráfego ganho por um dos concorrentes é, na sua maior parte, o que foi perdido pelo outro.

Nestes termos, devemos concordar que a questão económica, em relação ao sistema de transportes que se deve estabelecer, tem

que ser analisada de um ponto de vista muito superior, e tendo em especial atenção as condições impostas pelos interesses nacionais.

Demais, na execução dos transportes, é preciso notar, como já dissemos, que a camionagem tem a faculdade de escolher as mercadorias a transportar, e para ela não existe, hoje, como para os caminhos de ferro, a obrigatoriedade de transporte para tôdas as mercadorias.

Daqui resulta, como é natural, que para o sistema ferroviário ficam, apenas, livres de concorrência, as denominadas mercadorias pobres, o que não permitiria razoavelmente formular uma tariffação geral que as pudesse favorecer.

Assim, se tem verificado constantemente que, nos casos referentes a estas mercadorias, e em que entram em jôgo verdadeiros interesses da economia nacional, é sempre aos caminhos de ferro que se tem recorrido, e são eles que suportam uma parte importante dos encargos inerentes à resolução de tais casos.

São freqüentes estes casos, e para não nos alongarmos em citações, apontaremos, apenas, os que se referem á campanha dos trigos, ao transporte dos combustíveis nacionais, à crise das minas de Aljustrel, e a tantos outros assuntos, em que os caminhos de ferro têm sempre sido chamados a prestar uma onerosa cooperação que nunca foi recusada.

4 — Consequências de ordem industrial.

Sob o ponto de vista industrial, é preciso acentuar, desde já, que não temos no nosso país uma indústria de construção de automóveis, o que deveria ter concorrido para, logo no início, se ter encarado a solução do problema, sem aquelas restrições que se impõem nos países onde existe aquela indústria.

Nêste ponto, como também em parte no que se refere ao material circulante de caminhos de ferro, só podem manifestar-se os interesses dos respectivos importadores, e só haveria que examinar quais as vantagens

que resultam de se trocarem os interesses de uns pelos interesses de outros.

Mas, nos Caminhos de Ferro do nosso país, embora não disponham de uma indústria completa relativa ao seu material, já se acham criadas, desde há muito, instalações officinais relativas aos seus serviços, que têm uma produção bastante notável, e que ocupam numerosos operários nacionais.

Nessas instalações foi empregado um avultado capital, e o próprio Estado, não há muito tempo, fez construir as importantes officinas do Barreiro, onde se dispenderam, no total, mais de 8.000 contos.

É natural que este importante elemento tenha de ser levado na devida conta, quando se queira encarar o problema sob o ponto de vista de interesse nacional.

Não basta, a meu ver, patentear entusiasmos e admirações sobre os progressos da indústria automobilista, sem que se atenda um pouco ao que se tem organizado e mantido à custa do labor nacional.

É isto que occorre frisar, a propósito do caso recentemente sucedido em que se fizeram homenagens ruídosas a um industrial estrangeiro de automóveis, cuja exposição obteve até a honra de ser inaugurada pelo próprio Chefe do Estado, e cujo esforço a nossa grande imprensa citava com grande louvor, apontando o facto de nas suas officinas, começadas com o escasso pessoal de 20 pessoas, se empregarem hoje mais de 20.000 operários ingleses, sem se reparar que, em contraposição, os nossos Caminhos de Ferro se vêem hoje obrigados a dispensar muitas centenas de operários portugueses, pela difícil situação que lhes foi criada.

Também este ponto me parece digno de alguma atenção, para quem tenha em vista a salvaguarda que é devida às posições já criadas.

5 — Consequências de ordem social.

Uma das questões essenciais que há a atender na organização do sistema de transportes é, sem dúvida, a que se refere à situação de numeroso pessoal que êle emprega.

Não temos elementos para avaliar como está previsto, hoje, para o pessoal da camionagem, tudo o que diz respeito à sua previdência social, como sejam: a respectiva reforma, as pensões de sobrevivência, os auxílios para doença, etc.

Examinemos, porém, quais sejam os encargos referentes a este ponto, no que diz respeito aos Caminhos de Ferro, onde, como é natural, tais serviços se acham organizados desde há muito tempo, e trataremos do caso da C. P., por ser, evidentemente, o mais importante.

As Caixas de Reformas e Pensões da C. P. apresentaram, em 31 de Dezembro de 1936, um número de contribuintes igual a 8.825.

O número de reformados, a cargo da mesma Caixa era, naquela data, de 926, e o número de pensionistas atingia a cifra de 1.760.

Os encargos referentes aos reformados e pensionistas somam a importância de 2:008.211\$42, e os abonos por doença e para funerais prestados por aquelas Caixas importaram em 1.010.031\$85.

A contribuição da Companhia para as Caixas de Reformas do seu pessoal foi, no mesmo ano, de 2:821.193\$20, mas como se abonaram também 6:898.187\$35 de subvenções às pensões concedidas antes de 1927, e que, pela desvalorização da moeda, se achavam reduzidas a importâncias ínfimas, conclue-se que os encargos que a Companhia teve com as instituições de previdência social do seu pessoal, andaram muito próximo de 10.000 contos.

E não falamos aqui dos encargos especiais que a Companhia mantém com assistência ao seu pessoal, particularmente na luta contra a tuberculose, e que são regularmente orçamentados em cada ano numa quantia de cerca de 1.000 contos.

Ora, cremos bem que os encargos da natureza dos que ficam expostos, hão-de, necessariamente, vir a impender sobre qualquer organização regular de um serviço de transportes que empregue numeroso pessoal, e seria, então, bastante vantajoso avaliar qual a influência que a importância desses

encargos viria a ter, numa rede de camionagem bem montada, em relação aos preços da sua exploração.

6 — Consequências, sob o ponto de vista dos interesses do Estado.

Uma das questões que frequentemente se aponta é a importância dos impostos pagos pela camionagem, em relação aos que correspondem aos caminhos de ferro.

Ora, é este ponto que vamos examinar nas suas linhas gerais, e servir-nos-emos para isso dos números apresentados no Parlamento, quando ultimamente ali se tratou do novo adicional, por um antigo ministro das Obras Públicas, o Snr. Dr. Antunes Guimarães.

Segundo esses números, fornecidos decerto pelas estações oficiais, verifica-se, em relação à camionagem, que os respectivos impostos representam em números redondos, no ano de 1936:

Imposto de camionagem ..	4.000	contos
Imposto sobre os pneus ..	14.000	»
Imposto sobre a gasolina .	131.000	»

o que dá, no total, 149.000 contos.

Cremos, no entanto, que sob o ponto de vista que nos interessa, haveria aqui que deduzir a parte correspondente à gasolina empregada noutras indústrias e aplicações, como seja a aviação, a navegação marítima e fluvial, e os motores industriais, e, mesmo avaliando esta parte muito por baixo, podemos, no entanto, tomar para a soma daqueles impostos a cifra redonda de 140.000 contos.

O mesmo Snr. Deputado a que nos referimos indica que, no ano de 1936, foram despendidos com as estradas cerca de 108.000 contos.

Conclue-se, portanto, que o saldo destes impostos, disponível para o Estado, seria, na melhor hipótese, de cerca de 32.000 contos.

Vejamos, agora, a parte referente aos caminhos de ferro.

Nas considerações feitas no Parlamento, e a que nos estamos reportando para este exame, figuram apenas as verbas do imposto ferroviário, na importância de cerca de 34.000 contos, e a despesa feita pelo Fundo Especial, com os Caminhos de Ferro, que atingiu cerca de 46.500 contos.

Neste ponto, porém, é necessário ver que, para a comparação ser exacta, há que atender a outras verbas que ali não figuram.

Em primeiro lugar, há que juntar à receita do Estado, em relação aos Caminhos de Ferro, a renda fixa das linhas do Estado, que se eleva a mais de 5.000 contos.

Depois, é absolutamente justo ter em consideração que a verba despendida pelo Fundo Especial com trabalhos de caminhos de ferro, refere-se essencialmente aos trabalhos de construção e de primeiro estabelecimento.

A conservação das linhas férreas está a cargo das Empresas ferroviárias, o que não sucede paralelamente com a indústria de camionagem. Ora, esta importantíssima verba deve ser justamente considerada em qualquer comparação que se queira fazer.

Só na parte referente à C. P., as despesas relativas à Divisão de Via e-Obras, montaram em 1936 a uma quantia superior a 42.000 contos, e não será decerto exagêro avaliar que, para o conjunto de todas as Empresas, a conservação da rede ferroviária tenha custado cerca de 50.000 contos. Fixemos, contudo, uma verba de 45.000, que é com certeza inferior à realidade.

Assim, para uma comparação mais exacta entre os dois sistemas, devemos partir das seguintes bases:

Imposto ferroviário	34.000 contos
Renda fixa das linhas do Estado	5.000 »
Despesas de conservação da via, a cargo das Empresas	45.000 »

o que dá um total de 84.000 contos.

Se a este total abatermos agora as despesas do Fundo Especial, avaliadas em

46.500 contos, e que aliás, como dissemos se refere essencialmente a trabalhos de primeiro estabelecimento, resultará um saldo a favor do sistema ferroviário de cerca de 37.500 contos, muito superior, como se vê, ao que dá o sistema de camionagem.

Supomos que, em face destes resultados, não há muito fundamento para se dizer, de um modo absoluto, que a camionagem dá mais interesse ao Estado do que os caminhos de ferro, sob o ponto de vista dos impostos cobrados.

Evidentemente que o Estado tem ainda outros interesses próprios ligados ao sistema de transportes nacionais, como sejam as regalias impostas para o serviço público, a obrigatoriedade da exploração em todos os casos, e a propriedade assegurada ao Estado de toda a organização do sistema, condições estas que só se verificam para a rede ferroviária, na maior latitude exigida pelos interesses da Nação.

7 — Definição da actual situação.

Como resultado das considerações que ficam expostas, e em presença dos factos verificados na maneira como hoje se está exercendo a indústria de transportes no nosso país, vamos procurar definir qual seja a situação actual do nosso sistema nacional de transportes.

Em primeiro lugar, e em relação aos caminhos de ferro, está bem patente que o Estado não cuidou, desde o início do estabelecimento da camionagem, de defender a posição que elle próprio tinha criado para este sistema nacional de transportes, ao qual, desde longos anos, elle tinha consagrado o seu melhor interesse, e pelo qual tinha realizado todos os sacrificios que o transformaram num verdadeiro elemento do património nacional.

Não procuramos discutir se esta seria a atitude mais conveniente para os interesses do País. Mas, por uma singular incoerência neste ponto da questão, o mesmo Estado aparenta manter para com o sistema ferro-

-viário a sua anterior supremacia que, aliás, já não colhe resultados favoráveis.

É o que sucedeu, por exemplo, com três factos importantes da nossa moderna política ferroviária, como são: a publicação das leis sobre o plano geral da rede de caminhos de ferro e sobre o agrupamento das linhas, o contrato de arrendamento das linhas do Estado, e a intervenção do Estado na Companhia do Norte de Portugal.

Na verdade, a publicação da lei sobre o plano geral da rede ferroviária, pressupõe ainda toda a importância deste sistema de comunicações, e nela se indica mesmo a necessidade da construção de novas linhas.

Ora, nas difíceis condições da época presente, parece-nos muito problemática a vantagem de construir novas linhas férreas, e por certo não será fácil encontrar qualquer empresa particular que se arrisque a essa operação.

É verdade que o Estado tem continuado ainda a construir linhas nas redes do Sul e do Norte do país, mas essas linhas, nas condições actualmente existentes, só podem ser destinadas a ser encerradas pouco depois de abertas à sua precária exploração.

Com respeito ao arrendamento das linhas do Estado, a situação é muito curiosa.

Este arrendamento foi uma medida deveras vantajosa para o Estado e para a Economia Nacional, e essa medida foi sempre preconizada por quem alguma vez tenha podido conhecer qual era a situação que aquelas linhas atravessavam na sua exploração por conta do Estado.

Ora, as linhas do Estado foram arrendadas à C. P. pelo contrato de 11 de Março de 1927, e, nesse contrato, o Estado formulou de um modo concreto todo o interesse que delas havia de justificadamente obter, prevendo mesmo a hipótese de uma situação mais próspera, como se vê no estabelecimento da fórmula da renda variável. Também, no artigo 33.º do mesmo contrato, o Estado se declara como credor da conservação, melhoria e exploração das mesmas linhas.

Vê-se, portanto, que o objecto arrendado,

não só seria de utilidade e vantagens para a C. P., como também constituía um legítimo e cuidado provento para os interesses do próprio Estado.

Ora, devemos notar que, na época da realização do contrato, em 1927, a exploração de transportes por camionagem, nas áreas das redes arrendadas, pode dizer-se que era praticamente insignificante, ou mesmo quasi nula.

Sucedeu, porém, que posteriormente àquela data, os Governos foram fazendo, naquelas áreas territoriais, sucessivas e numerosas concessões de carreiras de automóveis, que directa ou indirectamente vieram prejudicar gravemente a exploração das linhas do Estado.

Pelos dados estatísticos que pude obter nas estações oficiais, verifica-se que desde 1928 até Outubro de 1937, foram concedidas 132 carreiras de automóveis na área correspondente à rede do Minho e Douro, e 117 carreiras na área correspondente à rede do Sul e Sueste.

Temos, assim, um total de 255 carreiras de automóvel, que, na sua maior parte, vieram estabelecer uma concorrência prejudicial à exploração das linhas do Estado, depois de realizado o seu arrendamento à C. P.

É evidente que a situação resultante deste facto veio mudar radicalmente o aspecto do contrato, e invalida, por assim dizer, a sua própria base, podendo afirmar-se que as linhas actualmente exploradas pela C. P. constituem agora um objecto totalmente diferente do que figurou naquele contrato.

Permitindo-me fazer uma comparação mezinha, poderíamos assimilar este caso ao de um proprietário que, tendo arrendado os seus terrenos a um rendeiro, que se obrigava a pagar uma certa renda proveniente da cultura dos mesmos terrenos, fôsse esse mesmo proprietário conceder depois a outros indivíduos a faculdade de cultivarem os mesmos terrenos, prejudicando assim a produção que era garantia da renda a pagar.

Verifica-se assim que a atitude tomada

pelos Governos, neste caso, constitue um verdadeiro paradoxo, que redundou em manifesto prejuízo dos interesses do Estado.

O terceiro caso a que aludimos, em que também se manifesta uma certa incoerência de procedimentos, é o que se refere à Companhia do Norte de Portugal.

Na verdade, esta Companhia apresentava desde algum tempo uma situação bastante difícil, quando pelo Decreto n.º 22.951 de 5 de Agosto de 1933, o Governo resolveu tomar conta da sua administração para acautelar os interesses do Estado na mesma Companhia, que, diz o mesmo Decreto, «se encontra em situação grave, que lhe não permite satisfazer todos os compromissos e obrigações que contraiu».

Ora, aqui temos uma declaração que vem afirmar de um modo peremptório que o Estado ainda assume para com o sistema ferroviário uma posição dominante excepcional, que não nos consta tenha qualquer paralelo no que respeita à indústria de camionagem.

Vê-se, assim, que, em nome dos interesses nacionais, o Estado intervém de um modo directo e decisivo na administração das Empresas ferroviárias, e essa intervenção foi, neste caso, tão radical, que se resolveu fazer tábua rasa da maior parte das dívidas anteriores, com manifesto prejuízo até da própria C. P., que se acha ainda desembolsada de um milhar de contos, relativos ao serviço combinado.

Não nos parece que semelhante procedimento esteja previsto para as empresas de camionagem, algumas das quais, pelo que temos já citado, vão falindo à sua vontade, sem que o Estado tome posse da sua administração.

Mas, neste ponto, ocorre realmente perguntar se não seria uma solução vantajosa, substituir as empresas ferroviárias que fôsem sossobrando por outras empresas de camionagem.

Afigura-se-nos, porém, que o Estado, pela atitude que acabamos de citar, ainda julga que não pode prescindir dos caminhos de ferro.

8 — A posição relativa dos dois sistemas de transportes.

De tudo o que até aqui temos exposto pode concluir-se, em primeiro lugar, que existe uma sensível desorganização de todo o sistema de transportes nacionais.

Essa desorganização resulta, essencialmente, de que, para a camionagem não se adoptou logo de princípio, como sucedeu para os caminhos de ferro, um plano geral que orientasse e restringisse, em directrizes convenientes, o seu modo de acção.

Já aludimos a uma certa sobreposição que existe entre as duas redes de transportes, com manifesto prejuízo para o seu mais económico aproveitamento, e com incontestáveis desvantagens para certas regiões que continuam privadas de qualquer sistema regular de transportes.

Citámos, também, os protestos que já se têm levantado contra a desregrada concorrência estabelecida dentro da própria camionagem, e que provoca a necessidade de ela se defender contra os seus próprios exageros.

Resta ver, ainda, como é que se realiza, hoje, a precária colaboração existente entre os dois meios de transporte.

De facto, já se tem ensaiado fazer uma cooperação entre os caminhos de ferro e a camionagem, mas essa cooperação está limitada ao que pode resultar da boa vontade recíproca das duas partes em litígio.

Não há, repetimos, regras estabelecidas superiormente que salvaguardem devidamente a exploração em boas condições do nosso sistema de transportes.

Parece que uma boa cooperação entre os dois concorrentes deveria basear-se numa razoável limitação da sua zona de acção.

Mas, assim não sucede, e verifica-se que precisamente a maior incidência da camionagem recai nas áreas já servidas pela rede ferroviária. Disto resulta a desordenada concorrência feita, não só ao caminho de ferro, mas também dentro da própria camionagem, como se tem visto das citações que temos feito.

Ora, um estudo consciencioso do assunto pode mostrar, com tãda a evidência, que dêste modo de proceder não resulta vantagem nenhuma para a economia nacional, nem até para os próprios transportadores.

No intuito de aproveitar a cooperação entre os dois meios de transporte, a C. P. tem, já desde alguns anos, estabelecido contratos de serviço combinado com algumas carreiras afluentes da camionagem, e o número dêsses contratos atinge na presente data uma soma de 49 carreiras.

Deve notar-se que os lucros pròpriamente ditos destas carreiras não produzem para a C. P. qualquer importância apreciável, e a vantagem que se procura obter, é apenas a que resulta de adquirir para a linha férrea o tráfego de regiões que ela não atinge na sua exploração, parecendo-nos que deve ser êste o processo normal de realizar uma útil colaboração entre o caminho de ferro e a camionagem.

Mas, há também uma espécie de colaboração forçada, ou antes de renúncia ao caminho de ferro, que se pode obter por um processo deveras engenhoso.

Assim, a fixação do traçado de qualquer carreira não provém; como sucede na rede ferroviária, da observância de um plano fixado superiormente pelo Estado.

Qualquer particular pode, na sua inventiva, planear uma carreira que requiere, e só depois desta iniciativa é que se procederá ao respectivo exame e inquérito sôbre a justificação ou utilidade da carreira.

Ora, succede que, muitas vezes, esta iniciativa particular incide sôbre uma carreira concorrente com a linha férrea, e a respectiva empresa ferroviária vê-se forçada a usar do direito de opção, que a lei lhe faculta, para não perder o tráfego numa zona servida pelas suas linhas.

Devemos concordar que, por êste processo, não se vê bem qual seja a vantagem económica de substituir um sistema de transportes já estabelecido, à custa de uma avultada despesa, por outro a estabelecer de novo.

Assim, as Empresas ferroviárias, vendo-se obrigadas a adquirir material de nova espécie, e enfileirando, portanto, na legião dos compradores de automóveis, não poderão decerto empregar as disponibilidades que porventura possam alcançar, no melhoramento dos seus próprios meios de exploração ferroviária.

Um caso interessante, relativo à forma como entre nós se encara o assunto da exploração combinada, é o que está succedendo com a C. P., àcerca da carreira que lhe foi concedida entre Montijo e Évora.

Essa carreira foi tomada pela C. P., pois representava evidentemente uma concorrência muito prejudicial às linhas arrendadas do Sul e Sueste, e a ela se ligam, portanto, importantes interesses do próprio Estado.

Para o estabelecimento dessa carreira foi feito contrato, em boas condições, com um camionista que já se achava ligado à Companhia por outros contratos, em que tinha prestado bons serviços, embora, de facto, se apresentasse para aquele serviço um outro concorrente, altamente patrocinado.

Pois, aquella carreira, pouco depois de ser iniciada, era suspensa por uma decisão superior, fundamentada numa alegação que, pela mais elementar noção da lógica, se vê ser absolutamente injusta, e assim se tem mantido a situação até hoje, isto é, decorrido mais de um ano.

IV

AS SOLUÇÕES QUE O PROBLEMA PODE APRESENTAR

1 — Hipóteses fundamentais a encarar.

Tendo ficado definido, como procurámos fazer, o estado actual da questão no nosso país, segue-se, finalmente, examinar quais as soluções que o problema pode apresentar.

É o que vamos tentar fazer, dentro das

deduções lógicas que é permitido tirar de tudo quanto resumidamente fica exposto.

Parece-nos que o que não pode subsistir, sem graves inconvenientes, é aquele estado actual da exploração de transportes que temos assinalado, e do qual resultam incontestáveis prejuízos, quer para os interesses do Estado, quer para os interesses do público, quer mesmo para os próprios interesses das empresas exploradoras.

Também no estudo que se queira fazer d'este problema, julgo que não se pode adoptar servilmente uma qualquer das soluções imitadas de países estrangeiros, onde as condições económicas e industriais são completamente diferentes das nossas.

Cremos que se devem atender primeiro aos princípios fundamentais em que deve assentar a organização do nosso sistema de transportes, e formular depois as condições razoáveis em que cada um dos meios a empregar, o caminho de ferro e o automóvel, podem encontrar a sua mais conveniente aplicação.

Ora, pela rigidez de um critério absolutamente lógico, podemos encarar três hipóteses fundamentais a discutir:

- 1.^a—a completa substituição do sistema ferroviário por um sistema nacional de transportes automóveis;
- 2.^a—uma absoluta identidade de condições de exploração, atribuída aos dois meios de transporte;
- 3.^a—a justa conjugação dos dois géneros de transporte, assumindo o Estado o seu papel de proprietário e orientador do sistema nacional de transportes, como sucedeu, desde o seu início, com o sistema ferroviário.

Vejamos em que condições estas hipóteses podem ser realizáveis, e quais as vantagens que apresentam para os interesses públicos e particulares, que, nesta questão, tenham de ser atendidos.

2 — A constituição do sistema nacional de transportes pela adopção exclusiva da camionagem.

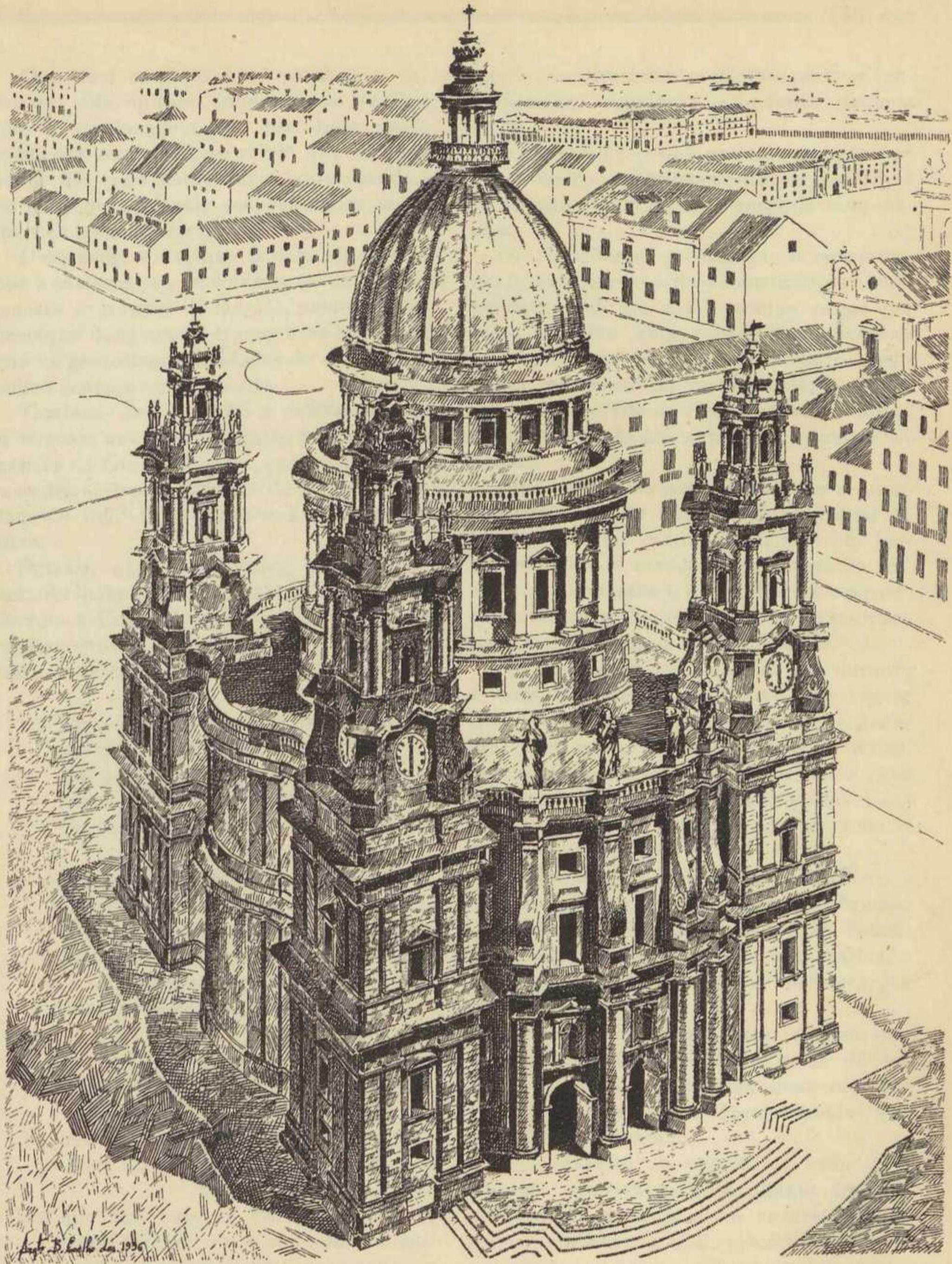
Esta hipótese é a que surge logo em primeiro lugar, no exame do problema, pela sua natural analogia com o que succedeu com o aparecimento dos caminhos de ferro.

De facto, ocorre, desde já, examinar, se o emprêgo da camionagem pode substituir completamente o caminho de ferro, e se, d'este modo, estamos em presença de uma inteira remodelação do anterior processo de transportes, como succedeu no primeiro quartel do século passado em relação aos caminhos de ferro.

Devemos notar, porém, que a situação não é precisamente idêntica, porquanto os caminhos de ferro, como tivemos ocasião de frisar no início d'este estudo, não tiveram que se defrontar com qualquer anterior sistema nacional de transportes, organizado e dirigido pelo Estado, como é o sistema ferroviário.

Mas, enfim, encarando a questão em toda a sua generalidade, cremos que, para admitir a hipótese da substituição completa do sistema ferroviário, por um sistema nacional de transportes automóveis, é necessário satisfazer às seguintes condições:

- 1.^a—assegurar, por meio da camionagem, e pelo menos com as mesmas vantagens, todos os transportes que o caminho de ferro tem tido a seu cargo;
- 2.^a—realizar todo o primeiro estabelecimento necessário, para que a camionagem possa assumir o seu papel de sistema nacional de transportes;
- 3.^a—proceder à conveniente liquidação do sistema ferroviário, tendo em vista os interesses do Estado, as disposições dos contratos relativos aos interesses das Empresas, e a importante questão dos encargos do pessoal.



Perspectiva feita sôbre o estado de projecto de conclusão
da IGREJA DE SANTA ENGRÁCIA, em Lisboa

pelo Architecto Bernardino Coelho, Chefe
de desenhadores na Divisão de Via e Obras

Ora, com respeito à 1.^a condição, verifica-se, pela opinião unânime dos técnicos, que a camionagem não tem hoje meios, nem, por enquanto, se prevê que os possa vir a ter, para assegurar a universalidade do tráfego nacional, em condições semelhantes ao caminho de ferro.

Designadamente, não podem ser atribuídos à camionagem os transportes de grandes massas a grandes distâncias, nem mesmo a execução dos grandes transportes eventuais, que exigem disponibilidades de material de pouco económica realização.

Também com respeito à defesa do país, já vimos a autorizada opinião de um técnico francês da Grande Guerra, proclamando claramente a impossibilidade de se prescindir, naquele fim, do emprêgo dos caminhos de ferro.

Demais, num interessante estudo apresentado pelo Snr. Engenheiro Vasconcelos Correia à Comissão que foi encarregada de regulamentar a camionagem de carga, chega-se às seguintes conclusões:

1.^a—os preços de custo do transporte de porta a porta são sempre maiores pela camionagem do que pelo sistema misto de camião e caminho de ferro;

2.^a—até 50 quilómetros de distância entre estações, o aumento de preço vai crescendo com a distância, embora não chegue a atingir o dôbro do custo, o que só sucede quando aquela distância fôr de 54 quilómetros;

3.^a—a 100 quilómetros de distância entre as estações, a diferença para mais, na camionagem, é de 136 %, e a 200 quilómetros a diferença para mais atinge 167 %.

Do que fica exposto cremos, portanto, que é lógico deduzir que a camionagem não pode aspirar, por enquanto, a constituir, por si só, a rede nacional de transportes, e que os caminhos de ferro têm forçosa-

mente de subsistir para assegurar o funcionamento regular e económico daquela rede.

A 2.^a condição que apontámos refere-se ao primeiro estabelecimento, necessário à realização de um sistema geral de camionagem.

Ora, a primeira questão que se apresenta, nesta hipótese, é a da construção da indispensável rede de auto-estradas, o que por certo envolve uma considerável despesa, que tem de ser posta em confronto com a perda resultante da correspondente desvalorização da rede de linhas férreas, onde se acham empenhadas avultadas quantias do Estado.

Ainda podemos acrescentar que a adopção exclusiva de um sistema nacional de transportes por camionagem, acarreta inevitavelmente o estudo do problema do respectivo combustível, do qual seria necessário estabelecer consideráveis reservas para fazer face a tôdas as eventualidades.

Por ocasião da crise que se deu durante a Grande Guerra, e mesmo por algum tempo depois, os caminhos de ferro puderam funcionar com o emprêgo de lenha, que sempre encontrámos dentro do país. Creio que, por ora, não seria possível encontrar qualquer solução análoga para o caso da camionagem.

Finalmente, na 3.^a condição indicámos a necessidade de, nesta hipótese, liquidar convenientemente os interesses do Estado e os das próprias Empresas ferroviárias, e a obrigação moral de ocorrer aos encargos relativos ao pessoal.

Tudo isto representa, sem dúvida, um pesado ónus financeiro que teria de ser encarado no conjunto das despesas que acarretaria a realização desta hipótese que estamos considerando.

Com respeito ao pessoal já indicámos, de uma maneira geral, a quanto montam actualmente os respectivos encargos, só na parte respeitante à C. P., e ocorre perguntar se, admitida a hipótese do sistema nacional de transportes por camionagem, e atingida a sua plena laboração, os seus encargos com

o pessoal permitiriam uma exploração nas condições de preços que hoje se apresentam.

Enfim, por tôdas estas considerações, aliás superabundantes, verifica-se, como já dissemos, que o sistema nacional de transportes não pode, pelo menos em tanto quanto hoje se pode prever, ser desempenhado exclusivamente pela camionagem, e os caminhos de ferro continuam a ser a base essencial daquele sistema.

Resta, agora, vermos em que condições pode ser assegurada a existência indispensável dos caminhos de ferro, em conjunto com a camionagem.

3 — Como pode ser realizada a identidade de condições de exploração entre os caminhos de ferro e a camionagem.

Se considerarmos agora a 2.^a hipótese que apontámos, isto é, a de se collocarem os dois meios de transporte concorrentes em idênticas condições de exploração, temos que examinar o que haveria a fazer para assegurar imparcialmente essa identidade de condições.

Na verdade, tendo desaparecido de facto o monopólio que se dizia estar detido pela exploração ferroviária, é absolutamente justo que dela se retirem também tôdas as onerosas obrigações que por esse facto lhe eram impostas.

Assim, nesta ordem de ideias, supomos que, para os caminhos de ferro, deveriam ser realizadas as seguintes condições essenciais:

- 1.^a — supressão das obrigações de serviço público que não impendem sobre a camionagem;
- 2.^a — livre escolha dos transportes a efectuar, e supressão da base tarifária «ad valorem»;
- 3.^a — assumir o Estado o encargo da conservação das linhas férreas, análogo-

amente ao que sucede com as estradas.

Com respeito à primeira destas condições, devemos notar que ela envolve a supressão de certos transportes obrigatórios de serviço público, e designadamente a abolição da importante redução de que gozam nos caminhos de ferro todos os transportes por conta do Estado.

Há ainda a notar todo o concurso que os caminhos de ferro estão prestando frequentemente ao Estado, na resolução de certos assuntos de interesse para a economia nacional, concurso que não pode ser encontrado na camionagem, como seja o dos transportes de minérios pobres, o dos combustíveis nacionais, e, em geral, todos os que se referem a grandes tonelagens de mercadorias de fraco valor, para as quais os caminhos de ferro são sempre solicitados a reduzirem ainda as baixas tarifas que lhes são applicáveis.

Cremos bem que a realização desta condição, que é imprescindível para nivelar a situação dos dois sistemas de transporte, traria, sem dúvida, graves prejuízos para o Estado e para a própria economia nacional.

A segunda condição que enunciámos, referente à livre execução dos transportes pela escolha das mercadorias que convenham ao tráfego, e pela supressão da base tarifária «ad valorem», é uma consequência lógica do que actualmente se observa com a camionagem.

Evidentemente, desde que se tenha que admitir a partilha do tráfego, por livre concorrência, entre os dois meios de transporte, não é justo que para o caminho de ferro fiquem apenas as mercadorias que dão um interesse insignificante, ou mesmo quasi nulo.

Daqui resulta, naturalmente, que no caminho de ferro tem que desaparecer a base de tarifação «ad valorem», e que também elle poderá livremente escolher as mercadorias a transportar, e applicar-lhes tarifas remuneradoras e absolutamente independentes do seu valor actual.

O reflexo desta medida virá decerto a fazer-se sentir no preço dessas mercadorias, e, em última análise, na economia nacional.

É óbvio que só pela compensação obtida por um sistema completo e equilibrado de tarifas, o caminho de ferro pode hoje movimentar uma enorme massa de mercadorias pobres, que ficariam paralizadas se o seu respectivo preço de transporte não fôsse muito baixo.

Finalmente, a terceira das condições enunciadas para a realização desta hipótese, é a que diz respeito aos encargos de conservação das linhas férreas.

Ora, já tivemos ocasião de apontar a verba importante que as Empresas ferroviárias despendem actualmente com tudo o que diz respeito aos trabalhos de via, nas linhas que estão a seu cargo, e também vimos que, entrando em linha de conta com essa verba, a situação dos caminhos de ferro, sob o ponto de vista dos impostos, é mais favorável aos interesses do Estado do que a da camionagem.

Admitindo, pois, a igualdade de situação para os dois sistemas de transporte, o Estado deveria tomar conta da conservação da via férrea, como já hoje o faz com as estradas, embora revertêssem para êle as verbas que as Empresas consagram actualmente a êsse encargo.

Nessas condições, os caminhos de ferro teriam muito a lucrar em serem aliviados dêsse importante encargo, que iria sobre-carregar o Estado, com tôdas as consequências que dêle derivam.

Só na parte que se refere às passagens de nível, há que considerar as numerosas indemnizações a que elas dão origem nos freqüentes desastres ali ocorridos, e que, como é norma já constante, são hoje sempre considerados da responsabilidade dos caminhos de ferro, apesar mesmo de haver uma decisão dos tribunais que considera as passagens de nível como fazendo parte integrante das estradas.

Em conclusão, a análise imparcial desta hipótese permite, a nosso ver, afirmar, de um modo seguro, que a sua adopção não

constitue uma solução prática do problema que estamos estudando.

4 — A cooperação dos dois meios de transporte num sistema nacional, subordinado à direcção superior do Estado.

Finalmente, na 3.^a hipótese que encarámos, chegamos à única fórmula aceitável, qual é a da cooperação do caminho de ferro e do automóvel, formando no seu conjunto o sistema nacional de transportes, sob a orientação e direcção superior do Estado.

É necessário, porém, deduzir as condições essenciais a que deve satisfazer essa cooperação.

Já vimos que tal cooperação não pode, de forma alguma, assumir a feição desordenada com que hoje se apresenta, e também fomos levados à conclusão de que é indispensável assegurar a regular exploração dos caminhos de ferro.

Esta é a conclusão a que se tem chegado noutros países, onde o problema tem sido devidamente encarado pelos Governos, e é também a que se encontra nos trabalhos dos últimos Congressos de Caminhos de Ferro.

Já em 1932, o presidente Roosevelt, dos Estados Unidos, dizia num dos seus discursos de campanha eleitoral, que o problema dos caminhos de ferro é um problema que interessa a todos.

E, depois de enumerar tôda a soma de interesses de vária ordem que se ligam aos caminhos de ferro, dizia êle:

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

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

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

« O meu objectivo é outro: quero que se procure e domine o mal na raiz. »

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

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

Eis aqui uma opinião que nos vem de um país, que justamente se considera dos mais progressivos, e onde existe uma importante indústria de construção de automóveis.

No Congresso do Cairo, em 1933, o Engenheiro Dorpmuller, director geral dos caminhos de ferro alemães, falando sobre a concorrência entre os caminhos de ferro e os automóveis dizia:

« É porque os caminhos de ferro asseguraram a vida da nação que lhes foi dado um monopólio, e esse monopólio deve subsistir se se quiser salvaguardar os interesses da Nação. »

« O desenvolvimento dado aos transportes por estrada transtornou completamente o regimen dos caminhos de ferro. »

« É impossível pensar numa luta de tarifas, que se traduziria num abaixamento dos preços para as mercadorias de valor, e correlativamente, na elevação dos preços para as mercadorias transportadas em grandes massas que têm uma importância considerável para a economia nacional. »

Das considerações que, neste ponto de vista, foram feitas por este engenheiro tirou ele a conclusão de que era absolutamente necessário conseguir o restabeleci-

mento do monopólio, colocando nas mesmas mãos a exploração dos dois meios de transporte concorrentes, e alvitando que, em última análise, poderia ser o próprio Estado o detentor do monopólio.

Também no Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, realizado em Paris no ano findo, se aprovou a seguinte conclusão, relativa à concorrência entre os dois meios de transporte:

« Os Caminhos de Ferro têm obrigação legal de assegurar os transportes públicos segundo os princípios exigidos pelo interesse público. »

« Em consequência desta posição especial resultam para os caminhos de ferro encargos especiais que não sobrecarregam nenhum dos outros meios de transporte, e cujas repercussões sobre o seu rendimento técnico e económico obstam a que a escolha dos utilizadores se exerça em condições comparáveis. »

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

« Numa organização nacional, o transporte por estradas deve ser complementar, e não concorrente do transporte por via férrea; é preciso, portanto, não lhe dar alento para além da medida do indispensável, e somente desde que efectue um transporte que a via férrea não pode efectuar. »

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

Sem nos alongarmos em mais citações, vê-se, portanto, que a solução preconizada para uma justa conjugação dos dois meios de transporte, na organização do sistema

nacional de transportes, deve assentar em dois princípios fundamentais:

- 1.º — o automóvel não deve ser o concorrente do caminho de ferro, mas sim o seu necessário complemento;
- 2.º — nos casos em que o interesse nacional assim o aconselhar, os dois meios de transporte devem ser concentrados nas mãos da mesma entidade exploradora, que pode ser o próprio Estado.

5 — Aplicação ao caso particular do nosso país.

No plano de organização de um sistema nacional de transportes, podemos considerar, de um modo geral, o país dividido em três zonas: a zona Norte, ao norte do Douro, a zona Sul, ao sul do Tejo, e a zona central, compreendida entre o Douro e o Tejo.

Estas três zonas apresentam, quer sob o ponto de vista das suas condições geográficas, quer sob o ponto de vista da sua rede de comunicações, características próprias que importa ter em atenção no estudo que se queira fazer do plano geral do sistema de transportes.

Essas características fôram devidamente evidenciadas e atendidas no plano geral da rede ferroviária do Continente, que foi aprovado pelo Decreto n.º 18.190, de 28 de Março de 1930, e que constitue, naturalmente, a base fundamental do sistema nacional de transportes.

Devo dizer que, em minha opinião pessoal, não julgo necessário que a exploração dos três agrupamentos ferroviários esteja a cargo da mesma Empresa exploradora.

Talvez mesmo que, sob alguns pontos de vista, houvesse conveniência em que a cada região correspondesse uma entidade diferente como detentora da respectiva exploração ferroviária.

Mas, abstraindo d'este ponto especial, vejamos como, a nosso ver, poderia ser

encarada a solução do problema para cada região em particular, e atendendo aos princípios fundamentais que já deduzimos.

Ora, na zona do Norte, a rede ferroviária apresenta, hoje, duas artérias principais, em via larga, que correspondem também às ligações internacionais estabelecidas naquela zona.

O desenvolvimento da malha de comunicações ferroviárias é assegurado principalmente pelas linhas de via estreita, que predominam nesta zona como consequência das suas especiais características, e de que já se acham construídas proximamente um terço das que são previstas no plano geral.

O emprêgo da camionagem encontraria, na zona do Norte, uma justificada aplicação, quer para substituir algumas das linhas de via estreita, cuja construção não ofereça maiores garantias económicas, quer no complemento indispensável da rede projectada, constituindo as transversais necessárias para se obter uma mais apertada malha de comunicações, como é exigida por esta região tão populosa.

Esta aplicação dos transportes automóveis abrangeria, portanto, além das transversais a que nos referimos, algumas das linhas secundárias que permitissem uma melhor ligação entre as linhas já existentes, mas nunca deveria estabelecer uma concorrência nociva à exploração das linhas principais.

Nesta zona, que corresponde principalmente a um dos grupos das antigas linhas do Estado, poderia talvez convir que os dois sistemas de transportes estivessem concentrados na mesma direcção, mas, desde que se lhes dessem direcções distintas, era indispensável delimitar rigorosamente os seus respectivos campos de acção.

Na zona do Centro, que, como dissemos, corresponde à região entre o Douro e o Tejo, o sistema ferroviário compreende, hoje, uma importante rede em via larga, e uma rede subsidiária em via estreita, que se desenvolve na região do Vale do Vouga e da parte norte da Beira Alta.

Para completar as malhas fundamentais

desta rede seria conveniente construir ainda algumas linhas, cuja necessidade se impõe sob vários pontos de vista, incluindo o da defesa do País, e as quais não podem ser satisfatoriamente substituídas pelo emprego da camionagem.

É precisamente nesta zona que o tráfego ferroviário ainda tem conseguido equilibrar as despesas com as receitas, muito embora a concorrência estabelecida pela camionagem tenha produzido um grave desfalque na tonelagem anteriormente transportada.

Assim, nesta zona, onde as malhas da rede ferroviária são ainda, em regra, bastante largas, haveria um natural campo de acção da camionagem no necessário complemento daquela rede, quer estabelecendo as comunicações relativas às malhas mais apertadas, quer fornecendo os transportes de que carecem as regiões que não são atingidas pela exploração ferroviária.

Desta forma, e desde que não prevalecesse a sobreposição que hoje se dá, em muitos pontos, da camionagem sobre a linha férrea, poderiam as direcções das suas explorações ser completamente distintas, embora devessem ser subordinadas ambas à orientação superior do Estado.

Finalmente, na zona do Sul, o sistema ferroviário é constituído essencialmente por linhas de via larga, apresentando uma rede de malhas muito largas, e cujo complemento por novas linhas exigirá, decerto, uma despesa importante.

A exploração ferroviária nesta zona reveste características especiais que dão, em regra, uma grande flutuação no tráfego, e em que assume um grande relevo o transporte das chamadas mercadorias pobres, e os transportes de grandes toneladas a grandes distâncias.

Em todo o caso, esse tráfego, em geral de fraco interesse, não encontra a necessária compensação nos transportes de maior rendimento que, muito frequentemente, são absorvidos pela competência estabelecida pela camionagem.

Assim, para garantir a indispensável existência dos caminhos de ferro, nesta zona, é absolutamente necessário estabele-

cer a mais íntima conjugação entre os dois meios de transporte, repartindo o tráfego entre eles, segundo as conveniências da economia nacional, e atendendo aos próprios interesses do público.

Conclue-se, portanto, que na zona do sul os dois meios de transporte devem ser concentrados nas mãos da mesma entidade exploradora, a qual, se assim fôsse julgado conveniente, poderia ser o próprio Estado.

No rápido esboço que acabamos de fazer, não pretendemos apresentar uma fórmula rígida para a solução geral do problema, mas, apenas é nossa intenção frisar, de um modo concreto, como pode ser feita a aplicação prática dos princípios fundamentais, que logicamente foram deduzidos para regular a boa conjugação dos dois meios de transporte, tendo em vista a conveniente satisfação dos interesses nacionais que se ligam a este problema.

6 — Ideia geral do plano nacional de transportes.

Resumindo as linhas gerais que ficam traçadas, poderíamos supor que o nosso plano nacional de transportes seria constituído pelos seguintes agrupamentos:

1.º — Na zona do Norte:

- a) — um agrupamento de via larga, compreendendo essencialmente as duas grandes artérias já existentes, do Minho e do Douro;
- b) — um agrupamento de via estreita, correspondente às linhas desta espécie já existentes, ou em via de conclusão, e completado, pelo menos, com uma grande transversal que as ligasse, e cuja construção se impõe;
- c) — serviço de camionagem, que pode ser ou não independente dos agrupamentos ferroviários, mas obedecendo sempre às directrizes que para ele ficaram indicadas nesta zona.

2.º — Na zona do Centro:

- a) — um agrupamento de via larga, compreendendo tôdas as linhas desta bitola já existentes, e completado com alguma linha mais importante das indicadas no plano geral da rede ferroviária do país, e cuja construção seja aconselhada por razões mais imperiosas dos interesses do Estado, incluindo os da defesa nacional;
- b) — um agrupamento de via estreita, compreendendo as linhas já existentes, e aquelas que se acham em via de construção;
- c) — serviço de camionagem, independente dos agrupamentos ferroviários, mas cuja acção se deve manter dentro dos limites que lhe fôram assinalados para esta zona.

3.º — Na zona do Sul:

- a) — um agrupamento de via larga compreendendo a rede já existente, com o acabamento dos troços em construção;
- b) — serviço de camionagem subordinado à mesma Direcção do agrupamento ferroviário.

Convém acentuar aqui, mais uma vez, que este plano geral assim esboçado não constitue uma fórmula rígida para a solução do problema, mas representa, apenas, a síntese concreta das deducções tiradas logicamente de tudo o que temos exposto.

CONCLUSÃO

Nas simples considerações que ficam expostas, e que não pretendem revestir o carácter de ataque ou de defesa de qualquer dos pontos em litigio, julgamos ter alcançado o modesto intento que tínhamos pro-

posto, qual era o de definir as condições essenciais em que se apresenta, no nosso país, o importante problema nacional dos caminhos de ferro.

Por tudo quanto dissemos, cremos que ficou plenamente justificado o elevado interesse nacional que se deve ligar à conveniente solução deste problema, e, pela lógica das deducções a que chegámos, verifica-se que essa solução tem de assentar em dois princípios fundamentais:

- 1.º — É absolutamente necessário assegurar a manutenção da eficiência do nosso sistema ferroviário, não só pelas funções insubstituíveis que ainda hoje lhe competem dentro do organismo da Nação, mas também porque elle constitue um valioso elemento do património nacional.
- 2.º — O aproveitamento dos outros sistemas de transporte deve ser feito, dentro de uma razoável satisfação dos seus interesses particulares, mas sem que elles possam, pelo seu desordenado desenvolvimento, concorrer para a ruína do sistema ferroviário nacional.

A conjugação destes dois princípios constitue, afinal, o fundamento das diversas modalidades com que, em outros países, os respectivos Governos têm já estabelecido a solução do problema, atendendo às especiais condições de meio e de indústria que ocorrem em cada um deles.

Vê-se, portanto, que a solução do problema não pode ser dada, como pretendem vários críticos, pela acção exclusiva das próprias Empresas ferroviárias.

Não há, evidentemente, o problema ferroviário desta ou daquela Empresa, mas sim um problema único relativo ao sistema ferroviário nacional.

Numa questão tão complexa, que abrange na sua vasta latitude vários campos da administração pública, decerto que só o Estado tem poderes para lhe dar a solução

que melhor convenha ao interesse nacional, que a todos deve sobrelevar.

É natural que a solução conveniente que tenha de ser adoptada acarrete alguns prejuízos para certos interesses secundários já criados, e consideravelmente desenvolvidos mercê de se ter descurado, por tanto tempo, o necessário estudo do problema.

Mas, o que importa essencialmente é que a solução seja dada, sob um critério de justiça e de imparcialidade, visando sobretudo a satisfação dos interesses da Nação.

Creemos que é esta a feição essencial dos sistemas políticos que actualmente regem os países de verdadeiro espirito nacionalista.

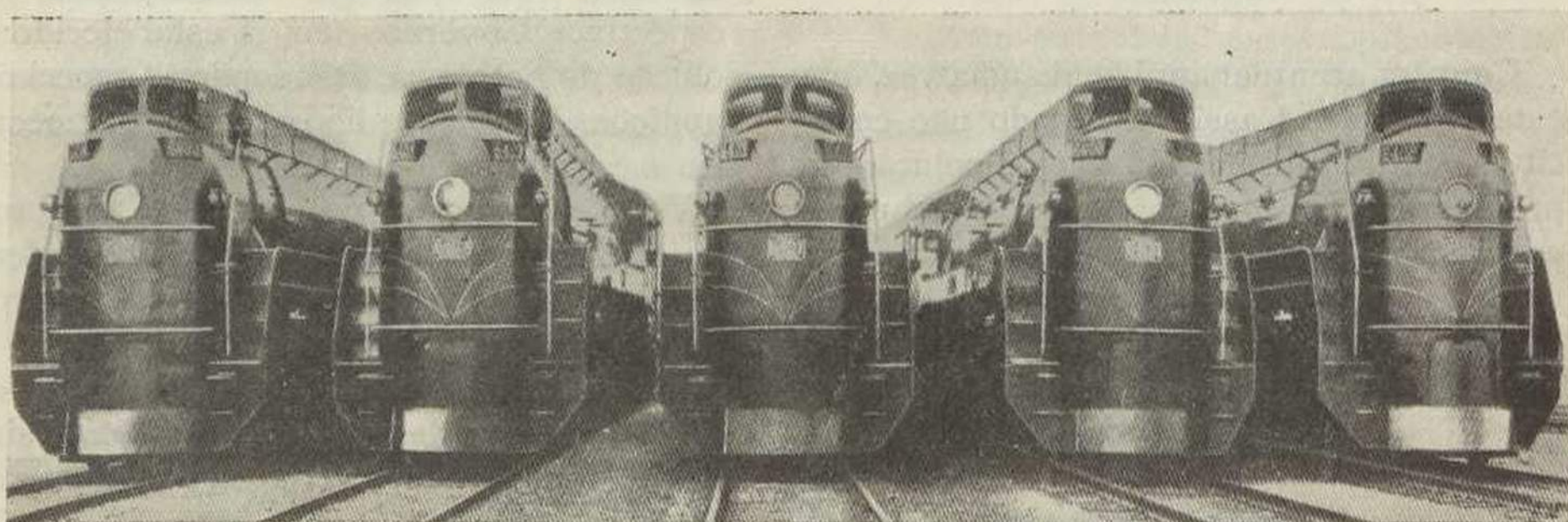
Ora, do que acabámos de ver sobre o problema nacional dos caminhos de ferro, cremos que a sua conveniente solução

deve atender a duas considerações fundamentais:

- 1.^a—Tudo o que concorra para manter a eficiência da rede ferroviária nacional está em harmonia com os interesses que ela representa para o País.
- 2.^a—Nada que possa contribuir para a ruína do nosso sistema ferroviário pode razoavelmente ser considerado vantajoso para os interesses da Nação.

Assim, a solução do problema pode ficar plenamente integrada na fórmula que hoje se proclama:

Tudo pela Nação! Nada contra a Nação!



Cinco das novas locomotivas aerodinâmicas dos Caminhos de Ferro do Canadá

Segurança na circulação de combóios

PELA Divisão de Exploração foram publicadas, em Fevereiro último, as Circulares n.ºs 865 e 866 com *Recomendações à cerca da segurança na circulação de combóios*, que a seguir transcrevemos:

Circular n.º 865

Recomendações à cerca da segurança na circulação de combóios

Lisboa, 25 de Fevereiro de 1938

Recomenda-se aos agentes que exercem as funções de chefe de estação que *cumpram sempre rigorosamente as seguintes disposições*:

— *Nunca conceder avanço aos combóios*:

- a) *sem verificar se a posição das agulhas e sinais é a conveniente.*
- b) *sem verificar se a linha que deve receber o comboio está livre; caso não esteja, não concederá o avanço sem tomar as disposições regulamentares convenientes.*

— *Não consentir a expedição do telegrama de avanço sem a sua assinatura.*

— *Não abrir o disco antes do prazo regulamentar e sem ter adquirido a certeza de que nenhum facto se deu após a concessão de avanço, que obste à entrada livre do comboio esperado.*

— *Em caso de temporal ou nevoeiro não esquecer as disposições de segurança respectivas.*

— *Não dar o sinal de partida sem ter rubricado o telegrama de avanço dado pela estação seguinte. O sinal será dado pessoalmente, junto ao furgão.*

— *Não retirar do serviço sem a certeza de que o seu substituto tomou conhecimento de todas as anormalidades que influam na segurança de circulação.*

Citam-se na presente Circular as disposições fundamentais para a segurança de circulação de combóios. As faltas nesta matéria são sempre da máxima gravidade. Não quer isto dizer que não devam ter sempre bem presentes as restantes disposições dos livros n.º 2 e n.º 3, que regulam a circulação de combóios, e que por esse facto, se devem cumprir com toda a atenção, porque a sua inobservância é também infracção grave.

O Engenheiro Chefe da Exploração
Pereira Barata

Circular n.º 866

Recomendações à cerca de segurança na circulação de combóios

Lisboa, 25 de Fevereiro de 1938

Recomenda-se aos agentes de trens e em especial aos que exercem funções de condutor que *cumpram sempre rigorosamente as seguintes disposições*:

— *À partida, assegurar-se de que o comboio vai provido de todos os sinais regulamentares e de que a engatagem e carregamentos estão nas devidas condições.*

— *Verificar sempre o funcionamento dos freios que lhes fôrem distribuídos.*

— *Nunca dar o sinal de partida sem que tenha recebido do chefe o sinal correspondente, e sem a certeza de que este sinal lhes foi dirigido.*

— *Prestar a maior atenção aos sinais de saída e entrada nas estações.*

— *Em trânsito prestar tôda a atenção aos sinais do maquinista e aos que possam ser feitos por qualquer agente na via.*

— *Providenciar para remediar todo o desarranjo de carga que possa provocar avarias ou accidentes.*

— *Nas detenções em plena via, actuar com rapidez para proteger o comboio.*

Citam-se na presente Circular as disposições fundamentais para a segurança de circulação de comboios. As faltas nesta matéria são sempre da máxima gravidade. Não quer isto dizer que não devam ter sempre bem presentes as restantes disposições dos livros n.º 2 e n.º 3, que regulam a circulação de comboios, e que por esse facto, se devem cumprir com tôda a atenção, porque a sua inobservância é também infracção grave.

O Engenheiro Chefe da Exploração
Pereira Barata

Poderiam, à primeira vista, parecer dispensáveis tais publicações.

As prescrições que regem a circulação de comboios estão de há muito compiladas em regulamentos que todo o pessoal interessado conhece e possui. Nêles se indicam e concretizam, com a máxima clareza e pormenorização, as medidas que há a tomar em quaisquer casos, normais ou extraordinários, que se apresentem.

Todos sabem que o conhecimento e a prática das disposições que êsses regulamentos contêm, são exigidos pela Companhia, pois constituem a base mínima, essencial e indispensável, da capacidade profissional de todos os agentes que, pelas funções que exerçam, tenham interferência nos serviços da circulação dos comboios. Acresce ainda que esse conhecimento e essa prática lhes são também impostos pela consciência dos seus deveres para com o Público, para com a Companhia e para com êles próprios.

Todos sabem igualmente que só a obediência absoluta a essas disposições lhes evita as mais graves responsabilidades em que podem incorrer como ferroviários e como homens e que também só ela pôde isentar a Companhia de prejuizos que, além

de a affectarem materialmente, muito prejudicam a tradicional e justa fama de segurança de que gozam os seus serviços.

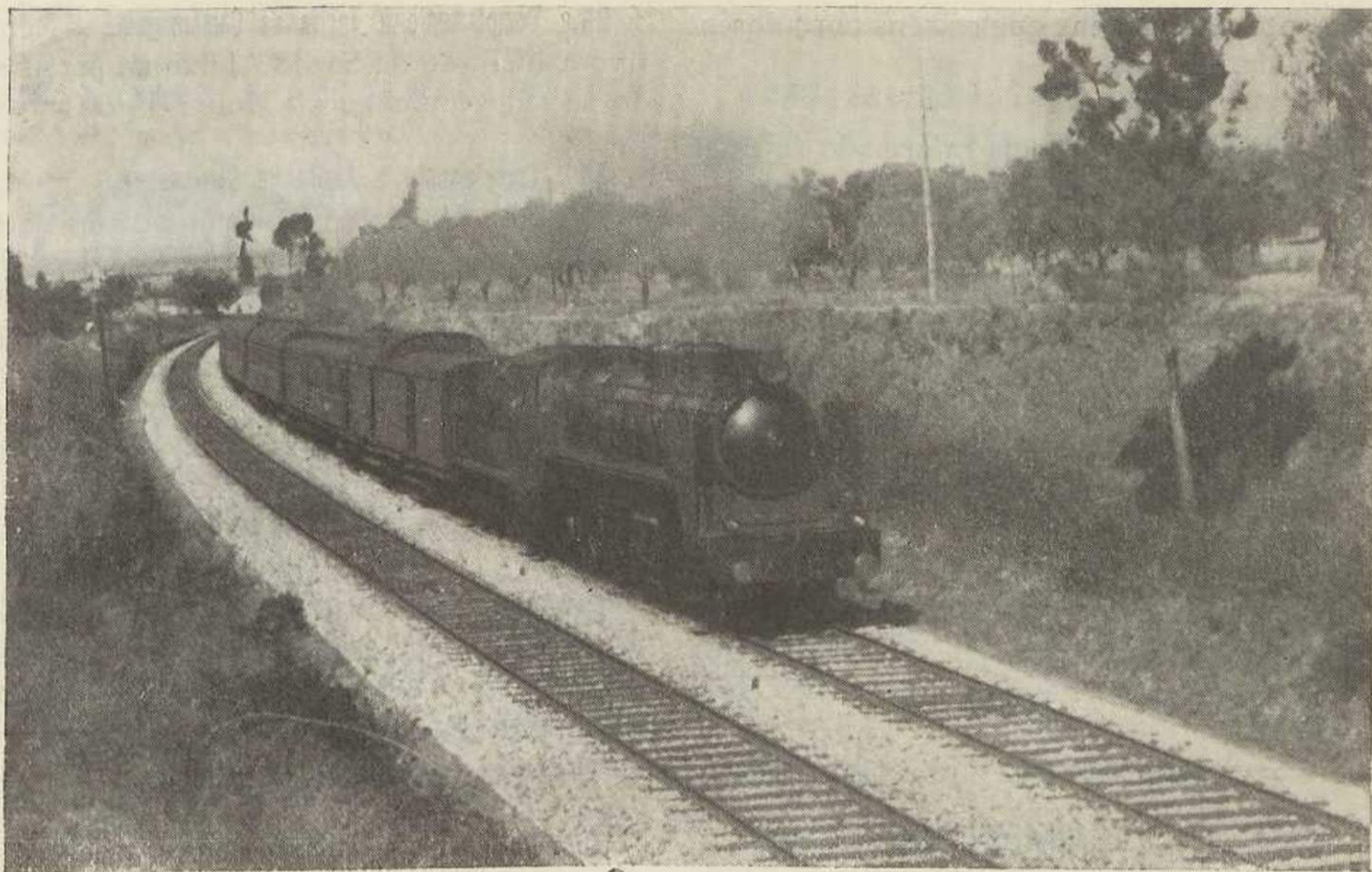
Parece, portanto, que o cumprimento das normas que regulam a circulação de comboios e asseguram a sua segurança, nunca poderia ser obliterado pelos que mais directamente são interessados no seu rigoroso cumprimento.

Infelizmente, porém, tem-se notado que por vezes, ainda que raras, nem sempre os agentes prestam a devida atenção ao que está regulamentado, pelo que a Divisão de Exploração julgou conveniente publicar as Circulares acima transcritas, e aproveitar a difusão do *Boletim da C. P.*, para, por seu intermédio, lembrar mais uma vez a todo o pessoal a importância da segurança da circulação dos comboios, a sua prioridade sobre todos os outros serviços ferroviários, o prudente cuidado que deve merecer aos agentes a quem incumbe e a extrema responsabilidade que lhes acarreta.

A segurança da circulação dos comboios é a mais importante das características dos caminhos de ferro e a principal razão da supremacia que mantêm em relação aos outros meios de transporte. Dela dependem, exclusivamente, as vidas dos passageiros e do pessoal dos comboios, a salvaguarda dos valores e mercadorias que êstes transportam e a conservação do material ferroviário.

Basta o enunciado destas verdades — cuja evidência dispensa qualquer outra explicação — para se aquilatar da transcendente responsabilidade moral e material que impende sobre os agentes que interferem nos serviços de circulação. Necessário é, portanto, que todos ponham no exercício das suas funções, quaisquer que sejam, o maior cuidado e a máxima prudência, obedecendo inteiramente ao que está regulamentado e às ordens e indicações dos superiores.

É esta a única forma de se evitarem accidentes, de que os responsáveis, em qualquer caso, também serão vítimas, e graves responsabilidades que, ultrapassando as suas pessoas, atingem a Empresa que servimos e a classe a que pertencemos.



Combóio 54, ao Km. 197 N.

*Fotog. de Álvaro Paz, Enfermeiro de 2.ª classe
do Posto de Alfarelos.*

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

P. n.º 727. — Os preços estabelecidos pelos Avisos A. n.º 428 e 460 estão sujeitos ao mínimo de cobrança fixado na Tarifa Geral ou Especial 1 de G. V.?

R. — Os preços do Aviso ao Público A. n.º 428 não estão sujeitos ao mínimo de cobrança, por constituírem como que um complemento das tabelas das Tarifas Especiais n.ºs 1 e 10.

Os preços do Aviso ao Público A. n.º 460 sujeitam-se às condições gerais das tarifas, estando, por consequência, subordinados ao

mínimo de cobrança estipulado na Tarifa Geral.

P. n.º 728. — As cobranças a que se referem as alíneas *a)*, *b)* e *c)* do 5.º aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias, de 27 de Outubro de 1924, pelo fornecimento das senhas dos bilhetes quilométricos, também estão sujeitas ao adicional de 10% ou os 10% incidem apenas sobre a assistência — alínea *e)* — incluída no preço total do livrete quilométrico?

R. — Não há que efectuar cobrança alguma pelas senhas de que se trata, as quais são fornecidas em troca dos respectivos cupões dos bilhetes quilométricos, que servem para pa-

gamento das viagens que os seus portadores efectuem.

P. n.º 729. — Peço seja informado se esta certo o seguinte processo de taxa:

Um gato em 2.^a classe de Faro a Lisboa-T. P. 289 Km.
(Base 5.^a)

Caminho de Ferro Art.º 49.º e 17.º Aditamento à Tarifa Geral	16\$07
Via Fluvial, mínimo	3\$30
Registo	\$55
	19\$92
Adicional de 10 % (A. P. 331)	2\$00
	21\$92
Adicional de 10 % (A. P. 559)	2\$20
	24\$12
Arredondamento	\$03
Total.....	24\$15

R. — A taxa está certa.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Público A. n.º 557. — Anuncia o estabelecimento do serviço de camionagem entre a estação de Tórres Novas e Mira de Aire, combinado com o Snr. Manuel Noivo Graveto.

Aviso ao Público A. n.º 558. — Estabelece que o apeadeiro de Pataias, a partir de 20 de Março de 1938, passe a expedir e receber remessas de bidões, cheios ou vazios, sem limite de peso.

Aviso ao Público A. n.º 559. — Estabelece um novo adicional de 10 %, a partir de 29 de Março de 1938, para tôdas as cobranças de tráfego, previstas nos diplomas em vigor, com excepção do tráfego de trigo e de farinhas.

Aviso ao Público A. n.º 560. — Anuncia o estabelecimento do serviço combinado entre a cidade e a estação de Évora.

Aviso ao Público A. n.º 561. — Anuncia a inclusão da povoação de Santo Aleixo no percurso do serviço combinado «Moura-Barrancos».

26.º Complemento à Tarifa de Camionagem. — Relativo à inclusão de Santo Aleixo no percurso do serviço combinado «Moura-Barrancos».

44.º Complemento à Tarifa de Camionagem. — Relativo à carreira de serviço combinado entre a estação de Tórres Novas e Mira de Aire.

47.º Complemento à Tarifa de Camionagem. — Relativo à carreira entre a estação e a cidade de Évora.

II — Fiscalização

Circular n.º 864. — Presta esclarecimentos acerca do modo de proceder para efeito do disposto no Aviso ao Público A n.º 562 (marcação antecipada de lugares simples nas estações intermédias).

Circular n.º 867. — Indica o que as estações devem ter em atenção na cobrança e escrituração do adicional de 10 % estabelecido pelo Aviso ao Público A n.º 559.

Comunicação-Circular n.º 78. — Refere-se a facilidades de transportes, concedidas pela Companhia Nacional às expedições de pombos correios e respectiva devolução de taras.

Comunicação-Circular n.º 79. — Dá conhecimento de ter sido celebrado com a firma Manuel Berenguel Vivas, L.^{da} um acôrdo para o transporte de peixe e mariscos em vagões frigoríficos.

Comunicação-Circular n.º 80 — Esclarece algumas dúvidas que têm sido apresentadas sobre a utilização dos bilhetes para trânsito gratuito.

Comunicação-Circular n.º 81 — Reproduz o espécime dos novos bilhetes de gare.

Carta impressa n.º 125. — Relaciona os passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhete de assinatura extraviados na 2.^a quinzena do mês de Fevereiro de 1938 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 126. — Relaciona o passe, bilhetes de identidade e anexos extraviados na 1.ª quinzena do mês de Março de 1938 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 127. — Alude à redução de 50% concedida sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte dos indivíduos que tomaram parte na Assembleia Geral da Caixa de Previdência do Ministério da Educação Nacional, realizada em Lisboa no dia 31 de Março de 1938.

Carta impressa n.º 128. — Diz ter sido concedida a redução de 45% sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte dos antigos alunos que foram assistir às festas do aniversário da Caixa Escolar Raúl Dória, realizado no Porto nos dias 1 a 8 de Abril de 1938.

III — Movimento

Comunicação-Circular n.º 37. — Refere-se às condições em que podem ser entregues as remessas expedidas e consignadas à firma «Vinícola de Sangalhos, L.ª».

Comunicação-Circular n.º 647. — Em aditamento à Comunicação-Circular n.º 646, indica outras estações onde foram também estabelecidos depósitos de desinfectantes para vagões que transportem gado.

Comunicação-Circular n.º 648. — Determina que sejam mencionados na folha de trânsito os modelos F 175 (talão C.) acompanhando volumes para transporte no furgão, por não ser permitido o seu seguimento nas carruagens.

Comunicação-Circular n.º 649. — Refere-se a alterações havidas em vagões de propriedade particular.

Comunicação-Circular n.º 650. — Indica a série e a carga dos vagões que devem ser utilizados nas composições dos comboios de transporte de minério nas linhas do S. S..

IV — Serviços Técnicos

Instrução n.º 2307. — Dá conhecimento ao pessoal de que ficou temporariamente suspensa a Instrução n.º 2266, que regula a sinalização do desvio de Setúbal-Mar e indica as normas a seguir quando houver necessidade de utilizar o referido desvio.

Instrução n.º 2308. — Indica a sinalização da estação de Santa Vitória-Ervidel, por efeito do estabelecimento do Ramal particular Santa Vitória-Ervidel-Celeiros.

Instrução n.º 2309. — Esclarece a doutrina do Art.º 59.º do Livro 2, dando conhecimento ao pessoal de que para efeito do referido artigo se consideram como máquinas isoladas também as que reboquem apenas um furgão vazio.

Circular n.º 865. — Faz recomendações aos chefes das estações sobre algumas medidas essenciais que devem ter bem presentes para efeito de segurança na circulação dos comboios.

Circular n.º 866. — Faz ao pessoal de trens e em especial aos condutores, recomendações no mesmo sentido da anterior.

Circular n.º 867. — Dá conhecimento de que a conservação dos aparelhos telegráficos passa a estar a cargo do Serviço de Instalações eléctricas da Divisão de Via e Obras.

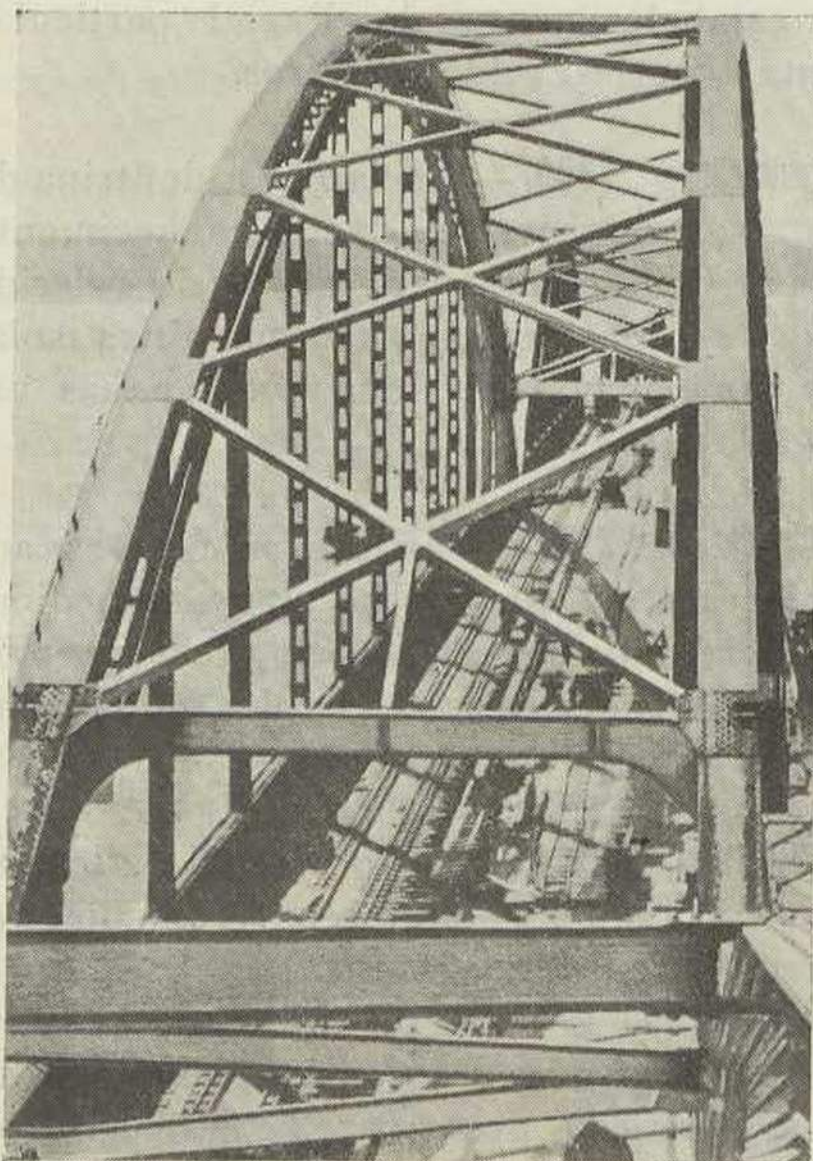
Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Março de 1938

	Antiga Rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Periodo de 1 a 8	4.689	4.854	2.392	2.071	2.167	1.890
» » 9 » 15	4.486	4.556	2.195	1.823	2.463	1.913
» » 16 » 22	4.146	4.371	1.909	1.928	2.212	1.901
» » 23 » 31	5.226	5.551	2.735	2.377	2.771	2.521
Total.....	18.547	19.382	9.231	8.149	9.413	8.225
Total do mês anterior	18.532	19.388	7.880	7.392	9.087	7.839
Diferença.	+ 15	- 56	+ 1.351	+ 757	+ 326	+ 386

Factos e informações

A ponte mais comprida da Europa

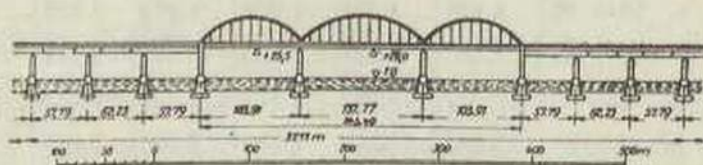
A Dinamarca, situada ao norte da Europa, é um país geograficamente constituído por uma península, chamada da Jutlândia, e por



Uma das vigas centrais, em arco, durante a construção da via férrea e da estrada

um sem número de ilhas, grandes e pequenas, separadas por inumeráveis estreitos, entre os quais destacamos o Sundström, o Grande Belt, o Pequeno Belt, que interrompem a passagem da Europa Central para a Suécia e Noruega.

A sua superfície mede pouco mais de um



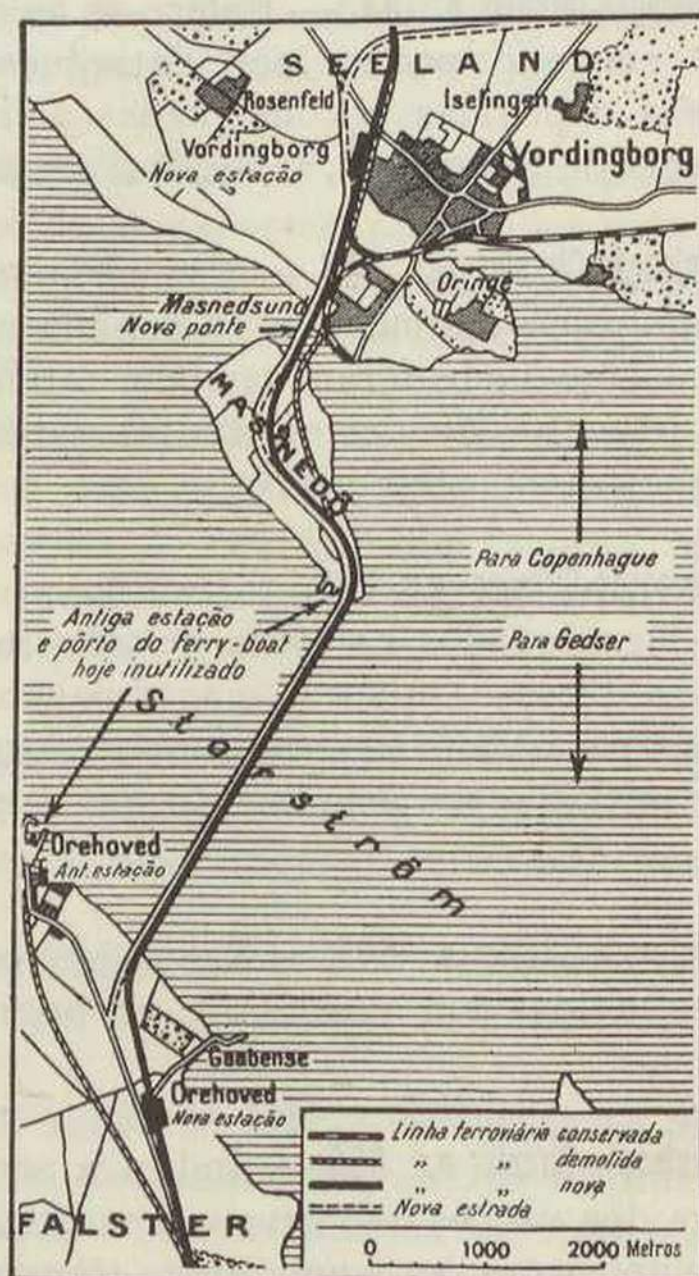
Esquema da ponte sobre o Storström

térço da de Portugal e a população anda por metade da nossa.

Geològicamente, a Dinamarca emergiu das águas do Mar Báltico, por um gradual levantamento do fundo dêste, no período cretácico da época secundária da evolução da Terra.

Formada por terras baixas e planas, bastaria que o seu território tivesse um abaixamento de 50 metros para que a Dinamarca desaparecesse do mapa da Europa, ou, ainda, que o fundo do mar se elevasse de 50 metros para se formar um único território ligando-a à Suécia e à Noruega.

Esta particular morfologia da Dinamarca faz com que os seus habitantes sempre tenham sido essencialmente marítimos, e,



Implantação da ponte e seus acessos



Um «nó» das vigas durante a montagem

ainda hoje, o *deficit* dos produtos do solo e do sub-solo é coberto com o importante tráfego marítimo que corre as vias de todo o mundo debaixo da sua bandeira.

No que respeita a ligações com as outras nações, a Dinamarca

é como que a testa da ponte entre a Europa Ocidental e Central e a Escandinávia, utilizando para isso os seus caminhos de ferro, onde as pontes são numerosas, os *ferry-boats* e as carreiras de navegação.

Com o fim de captar o tráfego internacional pela via marítima, chamando-o ao caminho de ferro e à estrada, com notável economia de tempo e maior comodidade para os passageiros, foi, em 1935, inaugurada uma ponte sobre o estreito Pequeno Belt com o comprimento de 1175 metros, o que constituiu um notável empreendimento. A ousadia dinamarquesa não parou, porém, aqui!

A 26 de Setembro último, foi inaugurada a maior ponte da Europa — pois tem um desenvolvimento de 3211 metros — ligando, através do estreito de Storström, a ilha de Folster com o ilheu de Masnedø.

A ligação com a ilha de Seeland é completada com outra ponte de 222 metros de comprimento.

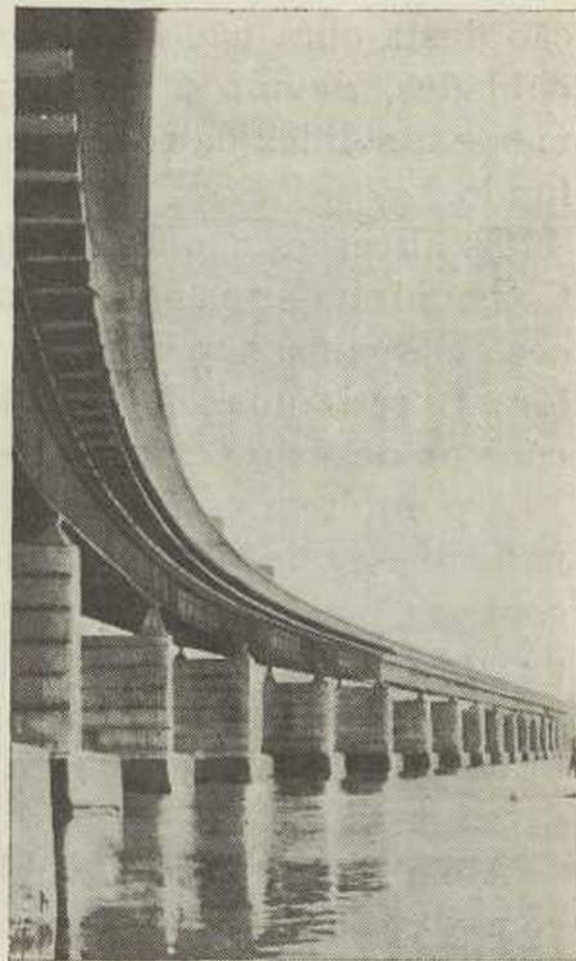
A ponte sobre o Storström foi projectada em 1887, mas só em 1931 se fizeram os estudos de sondagem.

Em 1932, uma firma inglesa, a mesma que construiu a ponte de Sidney, propôs-se executar a super-estrutura metálica, adiantando os fundos para isso necessários, enquanto uma firma dinamarquesa se encarregava dos

trabalhos dos alicerces e dos pilares de betão armado.

O custo da ponte foi de 35 milhões de coroas (172.000 contos da nossa moeda). A dita firma inglesa será reembolsada com o produto de um imposto lançado sobre a gasolina dos automóveis que atravessam a ponte, imposto este que se calcula renda cerca de 3 milhões de coroas por ano (15.000 contos aproximadamente).

Espera-se que o tráfego na ponte seja de



Vista da ponte para sudoeste, na curva de saída de Masnedø



Vista central da ponte

400.000 passageiros, 250.000 toneladas de mercadorias e 40.000 automóveis.

Sob o ponto de vista técnico, a constru-

ção desta obra não apresentou grandes dificuldades, devido à pouca profundidade do mar e à solidez da rocha que constitui o seu fundo.

Os alicerces não fôram além de 14 metros. Consumiram-se na ponte 100.000 metros cúbicos de argamassa e 20.000 toneladas de aço, e fôram retirados do mar 125.000 metros cúbicos de lodo e 270.000 de areia.

A ponte tem 51 pilares distanciados, alternadamente, de 58^m e 62^m, e quatro pilares centrais que suportam as 3 vigas em arco, de 138^m (a central) e 104^m (as laterais) de vão, o que assegura a passagem dos maiores navios. A altura acima do nível do mar é de 26 metros.

Além da via férrea, contém uma estrada com 5^m,50 de largura e passeio para ciclistas e peões com 2^m,5. A largura total é de 12 metros.

Embora a obra desta ponte represente mais um trabalho de grande vulto do que uma audácia da engenharia moderna, a sua consecução deve classificar-se como con-

quista do progresso e instrumento admirável de civilização.

A Previdência do Ferro-viário Reformado

Desta prestimosa associação de socorros mútuos recebemos o Relatório do exercício de 1937. Bem elaborado, muito expressivo, revela-nos êste interessante documento que não têm sido improficuos os esforços, canseiras e sacrificios dispendidos por todos aqueles que têm passado pela gerência desta colectividade.

Embora de recente fundação, já esta associação pagou em subsidios até 1937 a elevadíssima verba de 3.700 contos! No ano transacto o número de sócios elevava-se a 5.814, tendo as cotizações cobradas ascendido a 1.360 contos.

A todos os que têm contribuído para as prosperidades desta simpática associação, as nossas felicitações.



Interior da Igreja de Santa Catarina

Fotog. de Octávio Homem, Empregado de 1.ª classe da Divisão de Via e Obras.



Um trecho de Coimbra, visto da torre da Universidade

Fotog. de Álvaro Paz, Enfermeiro de 2.ª classe do Posto de Alfaias.

Pessoal

Agradecimentos

Pedem-nos a publicação dos seguintes agradecimentos:

«Julião Rafael Mesquita, Conferente supra de Lisboa P., agradece por este meio aos Ex.^{mos} Snrs. Drs. João Pais de Vosconcelos, Renato Damas Mora, Armando Ferreira e ao enfermeiro Snr. Saraiva, a maneira carinhosa e desvelada como o trataram quando do desastre de que foi vítima na estação de Campolide, em 5 de Julho de 1937. Agradece também ao Snr. Santos, Chefe de 2.ª classe de Lisboa R. e ao Factor de 1.ª classe, Snr. Costa, que chefiavam a estação de Campolide naquela ocasião, a maneira rápida com que

trataram da sua condução para o hospital. Não esquece, também, a solicitude e o auxílio que lhe prestou na sua crítica situação, o seu colega Manuel Simões da Costa, Carregador de Lisboa P.

«Por último, agradece sinceramente a todos os que contribuíram para a oferta de um aparelho ortopédico».

«António Carlos Catapirra Júnior, Guarda-freio de 2.ª classe, por lhe ser impossível fazê-lo pessoalmente, agradece por intermédio do *Boletim da C. P.* ao Snr. Dr. António da Silva Pais, ao Snr. Chefe da estação de Cabeço de Vide e restante pessoal desta estação e a todos aqueles que se interes-

saram pela marcha da doença do seu saudoso Pai, António Carlos Catapirra, Conductor de 2.^a classe, falecido em Cabeço de Vide, em 17 de Março findo, e o acompanharam à sua última morada ».

«Manuel dos Reis e Abreu, Chefe de secção da Gerência de Viveres e sua filha Ilda Odete F. Bonifácio e Abreu, empregada de 2.^a no Armazém de Lisboa P., operada da apendicite pelo Ex.^{mo} Dr. José da Cunha Paredes, vem por este meio patentear a este médico insigne e operador distintíssimo, o seu grande e eterno reconhecimento pelo muito carinho e desvelado interêsse que se dignou dispensar-lhes ».

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Luís Joaquim da Fonseca
Chefe de 2.^a classe
Admitido como praticante em 7 de Maio de 1897



José Mendes
Guarda de passagem de nível
Admitido como carregador em 3 de Maio de 1898

Nomeações

Em Fevereiro

MATERIAL E TRACÇÃO

Empregado de 3.^a classe: Luiz Sequeira Seabra Lopes.

Em Março

MATERIAL E TRACÇÃO

Empregados de 3.^a classe: José Inácio e Armindo Ribeiro da Silva.

Mudança de categoria

EXPLORAÇÃO

Para:

Guarda de estação: O *agulheiro* de 2.^a classe, João do Norte.

Reformas

Em Fevereiro

EXPLORAÇÃO

António Martins Morgado, Fiel de armazém de 1.^a classe no Serviço do Movimento.

Manuel Amaral, Conductor principal em Lisboa.

Augusto de Moura, Conductor de 1.^a classe em Entroncamento.

João Simões, Revisor principal em Gaia.

António Jacinto, Agulheiro principal em Entroncamento.

António Mendes, Agulheiro de 1.^a classe em Entroncamento.

Sezinando Monteiro, Agulheiro de 1.^a classe em Gaia.

Adelino Dias, Agulheiro de 2.^a classe em Braço de Prata.

José Henriques, Agulheiro de 2.^a classe em Gaia.

Joaquim Saldanha, Agulheiro de 3.^a classe em Mato de Miranda.

João Jorge de Matos, Agulheiro de 3.^a classe em Alfarelos.

João Vitorino, Agulheiro de 3.^a classe em Alfarelos.

Em Março

EXPLORAÇÃO

Mário Braga Falcão, Chefe de Repartição no Serviço da Fiscalização.

António Fernandes dos Reis, Factor de 1.^a classe em Valado.

Manuel Dias Cartas, Condutor de 2.^a classe em Gaia.

Francisco António Índio, Condutor de 2.^a classe em Entroncamento.

Amadeu Azevedo Vaz, Revisor de 2.^a classe em Campanhã.

José da Costa Amieiro, Capataz de 2.^a classe em Alfarelos.

Manuel Maria, Agulheiro de 1.^a classe em Setil.

Joaquim Duarte Braga, Agulheiro de 1.^a classe em Entroncamento.

Joaquim Dias Fatela, Agulheiro de 2.^a classe em Sacavém.

Marcos Beato, Agulheiro de 2.^a classe em Lisboa P.

Francisco Serra, Agulheiro de 2.^a classe em Cacém.

Manuel de Oliveira, Agulheiro de 3.^a classe em Verride.

Augusto Ramos, Agulheiro de 3.^a classe em Alfarelos.

Joaquim de Aquino, Guarda em Barreiro.

José Mota, Guarda em Benfica.

José Adelino de Castro Almeida, Guarda em Campolide.

Salvador Simão, Guarda em Coimbra B.

MATERIAL E TRACÇÃO

José Antunes Coimbra, Maquinista de 1.^a classe.

Luiz Henrique Moreira, Maquinista de 1.^a classe.

António Florindo de Aguiar, Maquinista de 2.^a classe.

Manuel Rodrigues, Maquinista de 2.^a classe.

Artur Maia Faria, Maquinista de 2.^a classe.

Daniel Martins Maia, Maquinista de 2.^a classe.

Manuel José de Sousa, Maquinista de 3.^a classe.

Manuel Gonçalves Maia, Fogueiro de 1.^a classe.

Manuel Martins, Fogueiro de locomóvel.

Josué Maria, Fogueiro de locomóvel.

José Simões, Fogueiro de locomóvel.

António Marques, Fogueiro de locomóvel.

António Guedes, Ensebador de 1.^a classe.

José Fernandes de Oliveira, Capataz principal.

Manuel Lopes das Neves, Acendedor.

João Alegria Póvoas, Acendedor.

Augusto Afonso, Guarda.

António Augusto Gomes, Ordenança.

Herculano Filipe Carreira, Servente.

José Agostinho, Servente.

Manuel Lázaro Pereira, Chefe de Oficina.

João Dias Costa Júnior, Chefe de brigada.

VIA E OBRAS

Manuel Quintas, Chefe de distrito.

António Marques, Chefe de distrito.

António Sousa Chumbinho, Chefe de distrito.

António Augusto, Chefe de distrito.

João António, Assentador.

José Fernandes de Almeida, Assentador.

Domingos António Lança, Assentador.

José Soldado, Assentador.

Inácia de Jesus, Guarda de P. N.

Elvira Costa, Guarda de P. N.

Beatriz Ramos Lima, Guarda de P. N.

Maria Pereira Troncho, Guarda de P. N.

Falecimentos

Em Fevereiro

EXPLORAÇÃO

† *Joaquim Martins*, Guarda-freio de 3.^a classe em Campanhã.

Admitido como carregador eventual em 8 de Julho de 1917, transitou para o serviço de trens como guarda freio de 3.^a classe em 1 de Novembro de 1928.

† *Júlio Lopes*, Agulheiro de 3.^a classe em Soure.

Admitido como suplementar em 19 de Janeiro de 1902, foi nomeado carregador em

27 de Fevereiro de 1904 e promovido a agulheiro de 3.^a classe em 24 de Outubro de 1920.

Em Março

EXPLORAÇÃO

† *Manuel José da Silva*, Chefe de 3.^a classe em Trofa.

Admitido como praticante em 3 de Março de 1913, foi nomeado factor de 3.^a classe em 19 de Junho de 1916 e promovido a chefe de 3.^a classe em 1 de Julho de 1935.

† *Manuel Lopes*, Factor de 3.^a classe em Fratel.

Admitido como praticante em 1 de Abril de 1927, foi nomeado factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1929.

† *António Carlos Catapirra*, Condutor de 2.^a classe em Beja.

Admitido como carregador em 13 de Outubro de 1907, transitou para o serviço de trens como guarda-freio de 2.^a classe em 22 de Abril de 1914 e foi promovido a condutor de 2.^a classe em 1 de Outubro de 1927.

† *Tomaz dos Santos*, Condutor de 2.^a classe em Barreiro.

Admitido como guarda em 28 de Maio de 1907, transitou para o serviço de trens como guarda-freio de 2.^a classe em 5 de Novembro de 1913 e foi promovido a condutor de 2.^a classe em 1 de Outubro de 1927.

† *Alípio Fernandes*, Agulheiro de 2.^a classe em Contumil.

Admitido como carregador eventual em 9 de Outubro de 1915, foi promovido a agulheiro de 2.^a classe em 21 de Outubro de 1929.

† *José Gômes Calheiros*, Carregador em Entroncamento.

Admitido como carregador em 21 de Maio de 1922.

† *Pedro Nunes*, Guarda em Lisboa P.

Admitido como moço dos Armazens de Viveres em 7 de Outubro de 1918, passou a carregador em 1 de Julho de 1921 e a guarda em 21 de Julho de 1929.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *António Ferreira*, Ensebador de 2.^a classe na Revisão de M. C. do Douro.

Admitido em 9 de Outubro de 1907, como Limpador de carruagens auxiliar, nomeado Limpador do quadro em 9 de Outubro de 1909 e promovido a Ensebador de 2.^a classe em 10 de Novembro de 1920.

VIA E OBRAS

† *António Oliveira Coruche*, Assentador. Foi nomeado assentador em 1 de Abril de 1928.

† *Felicissimo Afonso*, Guarda de P. N. Foi nomeado ajudante de ferreiro em 26 de Março de 1905 e guarda em 21 de Novembro de 1929.



† *Manuel José da Silva*
Chefe de 3.^a classe



† *Júlio Lopes*
Agulheiro de 3.^a classe



† *António Ferreira*
Ensebador de 2.^a classe



† *António Oliveira Coruche*
Assentador de distrito

Sincopadas

14 — 3-0 } *dorso da pescada foi* comido por esta «mulher»-2.

O Profeta

15 — 3-A *saliva* ao cair não fêz ruído-2.

Marquês de Carinhas

16 — 3-Um *janota* trazia na lapela uma *insignia honori-
fíca*-2.

Mefistófeles

17 — 3-Um *miserável* foi apauhado pela *enchente*-2.

Marquês de Carinhas

18 — 3-A *uma queda*, qualquer pessoa está sujeita-2.

Sanaujo

19 — 3-*Finalmente* me apanho na rua. *Asfixiava* debaixo de tal tecto-2.

Fred-Rico

20 — 3-Quem tem uma *idéia fixa*, *prejudica* a sua *saúde*-2.

Alerta

21 — Em triângulo

Terra portuguesa	.	.	.	.	.	.	.
Moeda da Persia	.	.	.	.	.	.	.
«Homem»	.	.	.	.	.	.	.
Não de tolerar	.	.	.	.	.	.	.
«Arvore»	.	.	.	.	.	.	.
«Nota»	.	.	.	.	.	.	.
Letra	.	.	.	.	.	.	.

Marcial

Em frase

22 — *Ira-se* quando cava *segunda vez* a terra, mas depois o resultado enche-o de *orgulho*-2-2.

Alerta

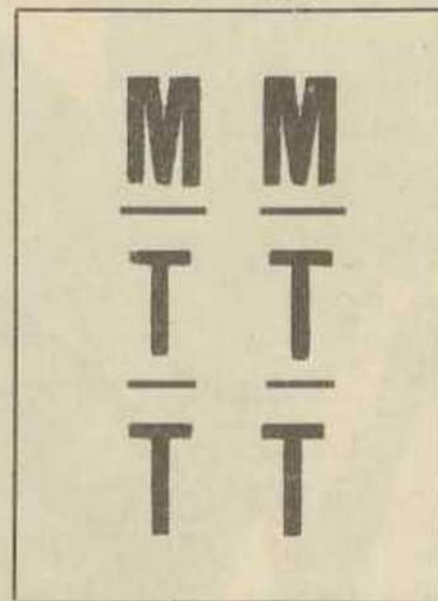
23 — A *larva* que se cria nas *feridas* dos animais não sei *porquê*, mata-se com a *primeira destilação* da *sura* ou *seiva da palmeira*-2-1.

Paladino

24 — Quem se meta na *pândega* e não trabalhe, dá em *larápio*-2-1.

Britabrantes

25 — Enigma tipográfico



13 Letras

Alerta

Tabela de preços dos Armazéns de Víveres, durante o mês de Maio de 1938

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Nacional branco kg.	2\$60	Far. ^a de milho branco .. kg.	1\$35	Petróleo-Em Lisboa ... lit.	1\$35
» » Mate.. »	2\$70	Far. ^a de milho amarelo. »	1\$35	Petróleo-rest. Armazens lit.	1\$40
» » glacé »	2\$85	» » trigo »	2\$15	Queijo flamengo kg.	22\$50
Açúcar de 1. ^a Hornung »	4\$35	Farinheiras »	6\$50	Queijo da Serra »	11\$00
» » 2. ^a » »	4\$15	Feijão branco redondo.. lit.	1\$10	Sabão amêndoa... »	1\$05
» pilé »	4\$30	» » grado... »	1\$20	» Offenbach..... »	1\$85
Azeite de 1. ^a lit.	7\$00	» frade lit.	1\$00	Sal..... lit.	\$20
» » 2. ^a »	6\$10	» manteiga »	1\$50	Sêmea..... kg.	\$80
Bacalhau inglês . kg. 5\$25 e	5\$90	Lenha kg.	\$20	Toucinho kg. 5\$70 e	5\$80
» Sueco 4\$40, 4\$60 e	4\$90	» de carvalho..... »	\$25	Vinagre lit.	1\$05
Banha..... kg.	7\$20	Manteiga »	14\$50	Vinho branco-Em Campanhã. »	1\$20
Batatas. »	variável	Massas »	3\$40	» » -Rest. Armazens »	1\$05
Carvão sôbro..... kg. \$45 e	\$50	Milho lit.	\$90	» tinto-Em Campanhã... »	1\$20
Cebolas kg.	variável	Ovos duz.	variável	» » -Em Gaia..... »	1\$20
Chouriço de carne »	12\$50	Presunto kg.	11\$00	» » -Restant. Armazens »	1\$05

Êstes preços estão sujeitos a alterações, para mais ou para menos, conforme as oscilações do mercado.

Os preços de arroz, azeite, carnes, farinha de trigo, feijão, petróleo, vinagre e vinho no Armazem do Barreiro são acrescidos do imposto camarário.

Além dos géneros acima citados, os Armazens de Víveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres e mais, tecidos de algodão, atalhados, malhas, fazendas para fatos, calçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

O **Boletim da C. P.** tem normalmente 20 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números deste Boletim não se vendem avulsos.

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim, deverão contribuir com a importância anual de 12\$00 a descontar mensalmente, receita que constituirá um **Fundo** destinado a prémios a conceder aos contribuintes, por meio de concursos, e ainda a melhoramentos no Boletim.

Os pedidos devem ser transmitidos por via hierárquica à Secretaria da Direcção (**Boletim da C. P.**).