

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, ELECTRICIDADE, FINANÇAS,
TELEFONIA, AVIAÇÃO, NAVEGAÇÃO E TURISMO

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liège, 1905; — Rio de Janeiro, 1908
MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 1894; — S. Luís, Estados Unidos, 1904

Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54 — Madrid

S U M A R I O:

A nossa gravura de pagina, (Lisboa), Parte monumental do Mosteiro dos Jerónimos. — A' Tabela, por ARMANDO FERREIRA. — Automóveis e Caminhos de Ferro. — Apologética Pregressa, por A. DE MELLO E NIZA. — Ainda o preço do papel e as pautas alfandegarias. — Antigos Combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — Ecos e Comentários, por SABEL. — O Vouga, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR. — Imprensa Colonial. — Câmbios. — Os Corpos Gerentes da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal. — No proximo Congresso dos Caminhos de Ferro tratar-se-há da coordenação de transportes. — Os nossos mortos. — Crónica Internacional, por ATAC. — Aviação. — Imprensa. — Ha quarenta anos. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta :—:

1932

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DÁ COSTA

REDACÇÃO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça)

Engenheiro ARMANDO FERREIRA

AUGUSTO FERREIRA GOMES

DR. GEREMIAS SILVA (Medico)

JOSE DA NATIVIDADE GASPAR

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA

Coronel Eng.º RAÚL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS

AVULSO

<i>PORTUGAL</i> (semestre) . . .	30\$00
<i>ESTRANGEIRO</i> (ano) £. . .	1.00
<i>ESPAÑA</i> () ps. ^{as} . . .	35.00
<i>FRANÇA</i> () fr. ^{os} . . .	100
<i>AFRICA</i> () . . .	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atraçados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.º

Telefone PBX 20158

DIRECÇÃO 27520

A' TABELA

VI—CARTAZES DE COMPANHIAS
FERRO-VIARIAS

A CABO de vêr, encantado, uma coleção de artísticos cartazes da *London and North Eastern Railway*. São verdadeiras obras de arte, umas com cunho modernista, outras no velho estilo inglez, detalhado e minuciôso, e que reproduzem trechos de monumentos, bocados de paisagens, panoramas de vilas e praias, sugestionando o olhar do habitante da cidade e convidando-o a *viajar...*

Comodismos faceis e preguiças disfarçadas de sensatez, atribuem um relativo interesse ao valor da propaganda. Em Portugal principalmente, por rotina ou pinderiquice, ha uma relutancia nata para fazer troar as tubas poderosas do reclamo!

Quando aparece um *cartaz* é um acontecimento. Lança-se a mês, económicamente, e, mais como extravagancia de que com convicção do seu valor sugestivo!

Então, em caminhos de ferro, o *cartaz* é um pastelão, branco ou de côr, com o *classico* e enfadonho *Aviso ao publico* ou o *Vizitai a Batalha*, com muitas frazes, horas de partidas e chegadas, numero dos comboios e preços. A's vezes comunicam que foi suprimido o 33 ou que o 27-B não pára no verão em Alcabideche de Baixo!

Ha alguns — râos, rarissimos — cartazes que as comissões de iniciativa locais editam uma vez na sua vida; mas, nenhuns são afixados por iniciativa dos caminhos de ferro, com vistas dos sitios servidos pelas linhas, cartazes coloridos e entusiasticos que são animadôres da vida ferro-viaria, que traduzem para o publico o entusiasmo pelas viagens em comboio...

Esta coleção ingleza mereceu do ministro inglez J. H. Thomaz o seguinte comentario: «Interesso-me pela coleção de cartazes, não só como ferroviario, não só como ministro, mas como admirador duma arte industrial que sabe aproveitar o tempo e acompanhar a sua epoca; os artistas são os cooperadôres do desenvolvimento comercial da nação; estes cartazes são o testemunho do seu sucesso!»

E' que o ministro inglez que assim falou interpretava naturalmente o espirito comercial e industrial desse povo cujo objectivo é engrandecer-se continuamente. Aqui, entre nós, este aspecto das actividades politicas e publicas voltadas para tão insignificantes coisas como papeis de côr pintados e postos nas paredes, é considerado despresivelmente!

E contudo, repetimos, ao vêr essas obras de arte, ao gosto de todos e de cada um, porque ha verdadeiros futurismos e delicados trabalhos á pena, carvões, aguarelas lindissimas, o espirito sugestionase... e a ideia da viagem, esse encanto da vida tão ansiado, baila por momentos em frente do cartaz.

Cartazes artisticos das companhias de caminhos de ferro... em Portugal! Para quê? Tambem não os havia no seculo XV e Vasco da Gama e Diogo Cão, e Bartolomeu Dias e Pedro Alvares, etc., etc. não deixaram por isso de ir a todo o mundo!

ARMANDO FERREIRA

AUTOMOVEIS E CAMINHOS DE FERRO

(Continuação do numero anterior)



Actualmente, em Portugal, as disposições respeitantes aos serviços de automóveis, — quer particulares, quer comerciais, — são apenas as que constam do «Código de Estrada», aprovado pelo decreto n.º 15.536, de 14 de Abril de 1928, cuja execução está a cargo do «Conselho Superior de Viação» criado pelo decreto n.º 14.988 de 30 de Janeiro do mesmo ano, sendo o país (incluindo as ilhas adjacentes) dividido em 5 circunscrições em cada uma das quais funciona uma «Comissão Técnica de Automobilismo», mas só para efeitos de registo e inspecção de viaturas automóveis e exames dos respectivos condutores.

Estabelece o «Código da Estrada» algumas regras referentes ao pedido e à concessão de licenças para o emprêgo de viaturas automóveis em serviço público nas estradas a cargo do Estado ou dos municípios, licenças essas que, para serviços permanentes e regulares, são concedidas pelo Conselho Superior de Viação.

Trata-se de simples concessões de licenças, pelas quais se paga determinada taxa, podendo o referido Conselho fazer contratos especiais com empresas que, para fins de utilidade pública, pretendem estabelecer carreiras regulares de viaturas automóveis.

Os horários destas carreiras são submetidos à aprovação do Conselho, que fixa a lotação das viaturas, sendo os requisitos a que estas devem satisfazer, e as velocidades com que devem caminhar, regulados por varias disposições do «Código da Estrada».

Atende pois já o nosso «Código da Estrada» numa certa medida — desde que lhe seja dada completa efectivação, — a alguns dos pontos da desigualdade de tratamento entre automóveis e caminhos de ferro a que atrás foi feita referencia. Muito ligeira e ainda, porém, a melhoria que, de facto, tal circunstancia representa.

Vão sendo já em numero bastante considerável as carreiras de viaturas automóveis, quer para passageiros quer para passageiros quer para carga, que se acham estabelecidas no país, e esse numero irá sucessivamente aumentando à medida que a nossa rede de estradas for sendo reparada como está em via de ser. Essas iniciativas industriais, e o importante capital que elas representam, não têm, porém, de uma forma geral, conseguido alcançar o grau de eficiencia que se poderia esperar se a falta de normas a que, sob o ponto de vista do interesse geral, deveriam obedecer essas carreiras, não desse lugar, como frequentemente dá, a competencia inuteis e rui-

nosas, que inutilizam muitas dessas tentativas industriais e fazem esmorecer muitas iniciativas uteis.

Ora, sendo os serviços de transporte em comum por estradas indubitavelmente *serviços de interesse público* como o são os dos caminhos de ferro, devem êles estar sujeitos, — como a estes sucede, — a uma intensa e eficaz intervenção do Estado, quer no que respeita ao estabelecimento das suas carreiras, quer na parte relativa à fiscalização da sua organização e do seu funcionamento, procurando-se assim não só conseguir que as carreiras que se estabeleçam sejam realmente as dotadas das garantias de vida que hoje, como acabamos de referir, muitas vezes lhes faltam, como tambem que o publico seja o mais bem servido possível e que a desordenada luta de competencia, hoje existente com os caminhos de ferro, seja reduzida ás devidas e razoaveis proporções em que naturalmente se deve manter e que, sucessivamente, irá tendendo para o definitivo estado de equilibrio a que foi feita referencia no começo do presente relatório, por cada vez mais e melhor se irem definindo os campos de accão dos meios de transporte considerados, em harmonia com as suas respectivas características especiais.

Nesta ordem de ideias, em todos os países em que se tem olhado a sério estes assuntos reconheceu-se a necessidade de, — em contra-partida de obrigações e deveres impostos, — se conceder aos transportes automóveis regulares umas certas garantias, umas vezes traduzidas por importantes subvenções, outras pelo estabelecimento de um regimen de concessões semelhantes ás ouvirgadas ás empresas de caminhos de ferro.

Pelas condições em que se encontra o nosso Tesouro, não seria viável nem pratico o primeiro destes sistemas, pelo menos com carácter de generalidade.

Resta, pois, o segundo, que é perfeitamente aceitável desde que a concessão seja dada a favor de quem mais garantias ofereça.

E não só como aceitável deve êste sistema ser classificado, mas até mesmo como mais vantajoso.

Com efeito, a concessão, a favor de determinado individuo ou empresa, não só assegura um serviço regular e permanente, com muito mais garantias de duração, como tambem torna mais facil a colaboração com os caminhos de ferro, e garante o emprego de material apropriado bem como o uso de tarifas e de horarios devidamente estabelecidos tendo em conta o interesse publico.

Este regimen de concessão, — em que, entre as condições a impôr, há a destacar : a do pagamento de um imposto destinado á construção e conservação das estradas e aos encargos que, para os caminhos de ferro, resultam da existencia dos transportes automóveis ; a do transporte das malas do correio ; e a do seguro de vida dos passageiros ; — deverá ser aplicado a todas as carreiras regulares de transportes automóveis fazendo parte de um plano de conjunto do qual constam as carreiras que, sendo afluentes ou prolongamento de vias ferreas, devem ser consideradas como de maior interesse publico e classificadas como assegurando pela melhor forma as necessidades do país. Em quanto ás restantes, poderá, sem inconveniente de maior, manter-se o regimen da livre concorrência, mediante a devida autorização dos poderes publicos, mas sempre com previa aprovação de horarios e tarifas, com autorização superior dos tipos de veículos que nelas deverão ser empregados mediante o pagamento do imposto acima referido, a obrigação do seguro de vida para os passageiros, etc.

Em casos muito especiais e de verdadeira utilidade publica, poderá ainda admitir-se o recurso a um subsidio por parte do Estado.

E' claro que as carreiras de automóveis afluentes ás de caminhos de ferro, ou constituindo os seus prolongamentos, e para as quais indicámos o regimen de concessões, deverão ser objecto de facilidades especiais. Além disto, é justo conceder-se aos mesmos caminhos de ferro a preferencia em igual-

dade de condições quando se trate da concessão de carreiras de automóveis que, com eles, hajam de ter intima colaboração.

Em resumo, é indispensável regularizar-se sem demora a questão da auto-viação comercial e, para esse fim, julgamos que o meio mais adequado é o de se adoptar francamente o regimen de concessões análogas ás, de ha muito, usadas no que diz respeito aos caminhos de ferro.

Com tal regimen, — criteriosamente posto em prática e cercado das indispensáveis cautelas e garantias, — conseguirem-se-ha com relativa facilidade :

a) — obter com maior largueza os fundos necessários para a construção e reparação das estradas ;

b) — partilhar mais equitativamente os transportes entre os caminhos de ferro e os automóveis ;

c) — encaminhar as iniciativas que vão surgindo para o estabelecimento de novas carreiras, por forma a evitar que elas redundem em fracasso, ao mesmo tempo que prejudicam a industria, já existente, de caminhos de ferro ;

d) — exercer mais facilmente sobre os transportes automóveis uma fiscalização técnica e comercial que é indispensável mas que, por enquanto, se pode dizer que não existe.

Torna-se, pois, de inadiável necessidade a elaboração, e consequente publicação, — como complemento indispensável do «Código da Estrada», de uma «Legislação completa sobre Transportes Públicos Automóveis em estradas», sendo assim esta Comissão levada a não se limitar unicamente ao ponto de vista restricto da concorrência feita aos caminhos de ferro pela auto-viação, por isso que um trabalho organizado sobre esse ponto de vista restricto seria de impraticável execução desde que não fossem modificadas as condições gerais em aquela concorrência terá de se exercer.

* * *

Existindo já em alguns outros países legislações no género da que acabamos de referir, natural era o seu exame e estudo por parte desta Comissão. Dentre elas, destaca-se, — não só por nos parecer a mais completa, como também a mais facilmente adaptável ao nosso país, — a legislação espanhola.

Consta esta do Real Decreto de 4 de Julho de 1924, ao qual se seguiu o respectivo Regulamento aprovado pela Real Ordem de 11 de Dezembro do mesmo ano, e varias outras ordens subsequentes.

Por esta legislação, as concessões e o serviço de transportes por meio de veículos de tracção mecânica estão a cargo de uma «Junta Central de Transportes» e de tantas «Juntas Providenciais de Transportes» quantas as capitais de província. Cuidam estas Juntas de todos os assuntos que dizem respeito à concessão, à fiscalização e à exploração dos referidos serviços, e dêles fazem parte varias entidades oficiais, representantes ou delegados do Real Automóvel Club, das Camaras do Comércio, da Industria e da Agricultura, e das empresas espanholas concessionárias de transportes automóveis.

A base da legislação espanhola a que nos estamos referindo e o sistema de concessões que acima preconisámos.

Uma empresa que deseje estabelecer um serviço regular de passageiros ou de mercadorias por veículos automóveis, dirige, conforme os casos, o seu pedido à Junta Central ou à Junta Provincial respectiva, acompanhado de uma memória descriptiva do serviço que pretende executar, da demonstração da sua conveniencia, e da indicação do itinerario, estações horárias tarifas, bem como da classe, capacidade e numero de veículos a empregar.

O pedido é publicado oficialmente com uma indicação sucinta das condições do projecto do peticionário, abrindo-se, pelo prazo de 30 dias, um inquerito público convidando, quem deseje opor-se à concessão, a formular observações ao projecto ou a apresentar outro em competencia.

Em seguida, a Junta Central ou a Junta Provincial respectiva segundo os casos, apreciando o resultado do inquerito

publico, resolve se a carreira proposta deve ou não ser considerada de utilidade e necessidade pública e, no caso de o dever ser, faz organizar o respectivo caderno de encargos tendo em vista não só as condições gerais estabelecidas pelo Regulamento como também as particulares de carácter local.

Se não tiver havido a apresentação de qualquer projecto em competencia, o caderno de encargos é submetido à aceitação do peticionário, no caso contrario, procede-se a uma licitação, por carta fechada, entre os diversos proponentes com base no referido caderno de encargos, licitação essa que versa sobre a qualidade e a quantidade do material, sobre as tarifas e, ainda, sobre a importancia que o peticionario se obrigue a pagar para a conservação da estrada, importancia essa, que, em caso algum, poderá ser inferior a 1/4 de centimo por tonelada quilometro.

Aceito o caderno de encargos pelo unico peticionario, ou escolhida pela Junta qual a proposta mais vantajosa, é, pela mesma, outorgada a concessão por 20 anos, com carácter de exclusivo, nas condições do caderno de encargos, e com obrigação, para o concessionário, do transporte gratuito das malas do correio.

As Juntas de Transportes podem, porém, — por iniciativa propria ou por pedido de qualquer autoridade ou particular interessado na criação de uma carreira, — estudar a conveniencia de a estabelecer e, reconhecida esta, pô-la a concurso.

Classifica o Regulamento espanhol os serviços públicos de transportes automóveis em 5 classes. sendo a primeira, ou classe A, — constituída pelos serviços regulares de passageiros, mercadorias ou mixtos, com, itinerario e horario fixos e com obrigação de transportar gratuitamente as malas do correio, — aquela a que se aplica o regimen de concessão. E', como se vê, a parte mais importante no conjunto dos transportes automóveis em comum.

Para as outras 4 classes, — serviços irregulares de passageiros ou de mercadorias ou mixtos, serviços urbanos e suburbanos, ainda que com itinerario e horario fixos, — torna-se necessário apenas a devida autorização da respectiva Junta de Transportes, concedida sob determinadas condições.

Varias «Ordens» e «Circulares» completam o conjunto de disposições regulamentares sobre este assunto.

Enquanto ao regimen tributário a que, em Espanha, estão sujeitos os veículos automóveis, é ele regulado pelos Reais Decretos de 28 de Abril e de 28 de Junho de 1927.

Pelo primeiro foi estabelecido um imposto único, denominado : «Patente nacional de circulação de automóveis» em que se acham reunidos todos os anteriores impostos do Estado, das Províncias e dos Municípios excepto a contribuição por tonelada-quilometro destinado á construção e reparação das estradas. Pelo segundo foi aquele regulamento.

Como base de tributação, adopta-se : o cavalo-vapor para os veículos de luxo, para os destinados ao transporte de passageiros no interior das povoações e para os veículos destinados ao transporte de passageiros no interior das povoações e para os veículos destinados ao transporte de passageiros em comum por estrada; e a tonelada de carga para os destinados ao transporte de mercadorias.

Alem desta «Patente», todos os veículos automóveis, — quer sob o regimen de concessão, quer gozando de simples autorização, — pagam a contribuição destinada á Mestrada.

Sob esta legislação, em vigor há mais de 4 anos, tem-se desenvolvido consideravelmente o tráfego dos transportes automóveis em Espanha, mas tem-se desenvolvido ordenadamente, metodicamente, ao contrario do que antes sucedia, com evidente beneficio para a economia pública, para o Estado que tem visto as suas receitas aumentadas, para a propria industria automobilista e também para os caminhos de ferro.

Em 1927 o regimen de concessões estava já bastante disseminado em Espanha. Eram em numero de 457 as carreiras de transportes automóveis outorgadas definitivamente por concessão, com carácter de exclusivo, pela Junta Geral.

Variam entre 3 e 729 quilometros as extensões destas carreiras sendo, porém, inferior a 100 quilometros a extensão da quasi totalidade das mesmas, e havendo, entre essas, uma grande percentagem das que não excedem 50 quilometros.

* * *

Do estudo que, até aqui, temos feito, poderemos pois apurar as seguintes «conclusões» quanto á concorrença que os transportes publicos automoveis fazem aos caminhos de ferro :

1.^a — Longe de se procurar exterminar os transportes automoveis em favor dos caminhos de ferro, deve-se, pelo contrario e sempre que isso seja possivel, procurar obter uma estreita cooperação entre ambos ;

2.^a — Torna-se urgente regularizar sem demora a auto-viação comercial, publicando-se uma «Legislação completa sobre transportes publicos automoveis em estradas», na qual,—alem de se procurar pôr os automoveis e os caminhos de ferro tanto quanto possível em pé de igualdade quanto a horarios de trabalho e de se coibirem os abusos da auto-viação quanto a pesos maximos e a excessos de velocidade, — se adopte abertamente, para todos os serviços de transportes publicos automoveis regulares e considerados de primeira utilidade publica, como são os das carreiras afilantes ás vias ferreas ou seu prolongamento, um regimen de concessão analogo ao que vigora em Espanha ;

3.^a — Deve fazer parte dessa legislação o estabelecimento,— tanto para os transportes publicos automoveis sob o regimen de concessão, como para todos os outros em regimen de simples autorização ou licença, — de um imposto capaz de fazer face ás despesas com a construção e a reparação das estradas e ao custeio das disposições que os caminhos de ferro têm de adoptar para protecção contra o automobilismo (vedações, guardas, etc.) ;

4.^a — Pelas empresas de caminhos de ferro devem,— conforme os casos especiais que se dêm e as possibilidades de que disponham,— ser postas em pratica alguma ou algumas das medidas seguintes, subordinadas umas a um critério de luta quando ela não possa deixar de existir, e outras ao de uma colaboração mais ou menos intima ;

a) acelerarem os transportes e adoptarem medidas tarifarias especiais mais vantajosas, para o que poderá talvez contribuir o uso de auto-motoras com motor de explosão ou de combustão interna ;

b) — favorecerem, por meio de medidas tarifarias e de serviço, o trafego de domicilio a domicilio ;

c) — diminuirem, sendo possivel, a diferença entre as tarifas das mercadorias das classes superiores e das inferiores, pelo menos para as distancias mais sujeitas à concorrença da auto-viação ;

d) — interessarem-se na exploração das carreiras *beneficas*, chamemos-lhe assim, — isto é, mas não concorrentes,— ou auxiliando-as com capitais, ou facultando-lhes, nas suas oficinas, a reparação do material em vantajosas condições, ou ainda, estabelecendo com elas serviços combinados ;

e) — fazerem contratos com empresas particulares para carreiras ligando estações ferroviárias com localidades mais ou menos proximas;

f) — fazerem concessões a empresas particulares mediante a devida fiscalização e um regimen de garantia que lhes permita trabalhar em boas condições economicas;

g) — constituirem «Sociedades Auxiliares de transportes automoveis» fazendo elas proprias o serviço ou dando-o por concessão a empresas já existentes e sob sua fiscalização;

h) — organizarem carreiras automoveis de conta propria, sistema este que só em casos muito especiais e com as devidas cautelas deve ser adoptado.

PARTE II

Nesta parte do presente relatorio, registaremos alguns elementos sobre o estado actual da autoviação em Portugal, elementos esses bastante incompletos e a que apenas se pôde atribuir o valor de uma simples aproximação dada a carencia de estatisticas com que, por enquanto, se luta num serviço que — datando de ha poucos anos — se acha agora, por assim dizer, em começo de organisação.

Procuraremos, igualmente, precisar qual o nosso modo de vêr quanto á aplicação no principio defendendo na Parte I e que é perfeitamente fundamentado e justo — de fazer com que o automobilismo contribua, numa forte proporção, para a construção e reparação da estrada que tanto encarece e danifica, e para certas medidas de protecção a que êle obriga os caminhos de ferro.

a) — Estradas

A extensão total das estradas no Continente é, presentemente de uns 15.500 kms., dos quais cerca de 10 500 kms. correspondem a estradas de 1.^a e 2.^a classe e cerca de 3.000 kms. a estradas não classificadas. Para complemento desta rede, falta fazer a construção — segundo o que se acha projectado — de cerca de 4.000 kms.

E' pois, de 15 kms. de estrada por 100 kms.² de superficie a densidade das nossas vias de comunicação ordinaria, ao passo que, para varios outros países, ela é a seguinte :

França	115 kms.
Inglaterra	110 "
Alemanha	68 "
Estados Unidos	62 "
Italia.	25 "
Espanha.	16 "

achando-nos, pois, sob este ponto de vista, em condições quasi identicas ás de Espanha e bastante inferiores ás dos outros países acima citados.

b) — Veículos, automoveis registados e em circulação

Existem actualmente registados cerca de 27.600 veículos automoveis em Portugal (Continente), sendo 18.300 na zona sul, 100 na do centro e 9.200 na do norte.

Dentre estes, encontram-se em circulação uns 20.000, não havendo ainda devidamente organizada a estatistica que distingue os veículos ligeiros dos pesados. Pelas observações parciais tiradas dos ultimos dois anos, reputamos em cerca de 4.000 o numero de veículos pesados em circulação, o que daria uma percentagem de 20,0% relativamente ao numero total dos veículos automoveis em circulação no país, percentagem essa que, em França atinge 31%, em consequencia do grande numero de «autobus» e de «autocars» nas grandes cidades e para as grandes excursões, que em Inglaterra, é de 29%; e que, nos Estados Unidos, em consequencia da grande utilisaçao do automovel particular, não excede 12%.

c) — Carreiras regulares e permanentes de camionetas

Segundo os registos do Conselho Superior de Viação, é actualmente de cerca de 950 o numero destas carreiras as quais, por enquanto, dependem apenas de uma licença provisoria dada pelo referido Conselho.

A extensão total de estradas em que tais carreiras funcionam regula por uns 3.000 kms., e o percurso medio pas mesmas regula por uns 30 kms.

Em geral são diarias, havendo-as, porém, bi ou tri semanais, semanais, quinzenais e mesmo mensais.

As camionetas obedecem a uma grande variedade de

tipos, sendo porém todas de 2 eixos e predominando as de tipo leveiro e de 18 a 25 lugares. No entanto, existem bastantes de 30 a 35 lugares e algumas mesmo de 40 e até de 50, o que já está sendo reprimido pelo Conselho Superior de Viação.

Pode-se dizer que a média do numero de lugares oferecidos por 20.

d) — Concorrência feita aos caminhos de ferro pelas carreiras regulares e permanentes de veículos automóveis

Não é facil — ou, antes, não é possível — no estado actual das estatísticas e dos estudos relativos a estes assuntos, definir com precisão qual a percentagem e importância das carreiras de transportes automóveis que fazem concorrência aos caminhos de ferro, das que a não fazem e antes lhes são, benéficas e, ainda, das que em parte as prejudicam e em parte as beneficiam.

Cremos, porém, não andar muito longe da verdade dizendo que, de entre as carreiras regulares e permanentes, as que fazem concorrência aos caminhos de ferro regularão por 50% da totalidade das mesmas. Um inquerito feito em 1928 pela C. P., com relação ás linhas que actualmente explora, indicou para aquela percentagem o valor de 44%.

E' claro que uma das formas pelas quais o Estado é afectado pela concorrência feita aos caminhos de ferro pelos transportes automóveis, é a que se traduz pelo prejuízo directo resultante de um desfalque no «imposto ferroviário» que o dito Estado cobra dos caminhos de ferro. E' impossível determinar qual o valor actual deste desfalque pois, para isso, nos faltam os indispensáveis elementos estatísticos. Deve ser, porém, importante.

A titulo de simples indicação, diremos que, por estudos feitos na linha do Vale do Vouga, se tem reconhecido que a média diária dos passageiros subtraídos ao caminho de ferro pelas camionetas deve regular por uns 200, em percursos que, só naquela linha, não será exagerado computar numa média de 40 ks. ida e volta. Leva isto à conclusão de ser de \$80 por passageiro, ou de 160\$00 por dia, a parte do imposto ferroviário assim perdida o que, para um ano, representa um prejuízo para o Estado de cerca de 60.000\$00 (correspondente a um prejuízo para a Companhia de cerca de 500 contos) e isto só pelo que diz respeito a passageiros.

e) — Tarifas dos transportes automóveis

São estas tarifas tudo quanto ha de mais arbitrario, como é natural, dado o regimen de liberdade em que tem vivido a industria dos transportes automóveis em estradas, liberdade que só agora começa a ser cerceada.

O preço por passageiro-quilometro vai de \$10 a \$62, regulando por cerca de \$35 a média deduzida de 276 carreiras, o que corresponde a cerca de 3\$50 para média do preço da camionete-quilometro, supondo-a utilizada em meia lotação média.

Em quanto ás mercadorias, os preços da tonelada-quilometro são também muito variaveis indo, para 64 carreiras em que dispomos de tais preços, de \$42 a 6\$60, e regulando por cerca de 3\$00 o preço médio da tonelada-quilometro para as ditas carreiras.

f) — Tributação actual dos transportes automóveis em comum e de mercadorias e sua modificação

Actualmente, a viação automóvel paga :

- imposto de transito (conhecido por *de viação e turismo*)
- imposto de transacção
- contribuição industrial (taxa anual e taxa complementar)
- licenças camarárias.

Destes impostos, desaparece agora o de transacção por ter sido englobado na contribuição industrial pelo novo regimen tributário aprovado pelo decreto n.º 16.731 de 15-4-929.

Em quanto ao imposto de transito, é ele regulado pela tabela B do decreto n.º 10.176 de 10 de Outubro de 1924 que, na parte relativa ao transporte de passageiros em comum ou de mercadorias — que é a que nos interessa — é a seguinte :

Camionetes (camiões com camaras de ar e protectores, até 1.500 kg. de carga)	180\$00
Camiões automóveis para carga ou passageiros, sem camaras de ar até 3.000 kg. de carga	300\$00
De mais de 3.000 kg. até 5.000 kg. de carga	500\$00
De mais de 5.000 kg. de carga	800\$00

Como se vê, este imposto é fixo para cada veículo, e função da carga que lhe corresponde. Mas se é justo que o veículo pague em harmonia com essa carga e, portanto, com a sua força, e numa proporção crescente com esta, também não, é menos justo que — sendo indispensável ele contribuir numa mais larga medida para construção e para a reparação da estrada que tanto danifica — igualmente pague uma importância variável e tanto mais elevada quanto, pela maior distância percorrida, mais ele concorrer para a maior despesa a fazer com aquelas construção e reparação, isto é, que pague uma importância que seja função do numero de passageiros-quilometro e de toneladas-quilometro transportados.

Nesta ordem de ideias, e para simplificar, parece-nos que se justifica perfeitamente a criação de um imposto — que poderá chamar se *de circulação* — em que fique englobado o actual imposto de transito, e que seja constituído por duas partes distintas : uma, fixa para cada veículo e função da sua força em cavalos ; a outra, variável e função do numero de passageiros-quilometros ou de toneladas-quilometro, conforme os casos.

Em quanto á primeira, poderá adoptar-se a tabela já projectada em modificação á tabela B constante do decreto n.º 10.176, tabela essa que, considerando o minimo de 5 HP. — para o qual fixa, no caso do transporte de mercadorias, o pagamento de 100\$00 por ano — estabelece que, por cada cavalo a mais alem dos 5, a taxa aumentará de 35\$00.

Para o caso do transporte de passageiros em comum, estipula o dito projecto a aplicação de uma sobretaxa de 100% sobre as importâncias acima referidas, sobretaxa esta que tendo certamente em vista a influencia da maior velocidade no desgaste da estrada — nos parece que poderá ser dispensada desde o momento em que, como acima fica dito, estabeleçamos que uma parte do imposto será variável com o numero de passageiros-quilometro ou de toneladas-quilometro.

Nestes termos, poderemos representar o novo imposto *de circulação* pelas seguintes formulas :

a) no caso de transporte de passageiros :

$$Ip = m [100\$00 + (n - 5) \times 35\$00] + \frac{p}{2} \times K \times X$$

b) no caso de transporte de mercadorias :

$$Im = m [100\$00 + (n - 5) \times 35\$00] + \frac{c}{2} \times K \times Y$$

em que supomos uma utilização média de 50% da lotação ou da carga, e em que as letras teem as seguintes significações :

Ip ou Im = imposto anual por veículo (passageiros ou mercadorias).

m = multiplicador fiscal em vigor (actualmente 3).

n = numero de cavalos (potencia fiscal do veículo).

p = numero de passageiros por veículo (lotação aprovada).

c = carga, em toneladas, que o veículo pode transportar.

K = numero de kilometros percorridos anualmente pelo veículo.

X = taxa por passageiro-kilometro.

Y = taxa por tonelada-kilometro.

Vejamos agora quais deverão ser os valores das taxas X e Y a aplicar por passageiro-kilometro e por tonelada-kilometro.

(Continua no próximo numero)

APOLOGÉTICA PRÉGRESSA

Por A. DE MELLO E NIZA

A primeira condição de uma reforma de costumes é que exista uma corrente de ideias, consciente e suficientemente forte, em que se apoie. As grandes transformações políticas e económicas não se produzem por mero acaso, nem por arbitrio dos homens chamados a realisa-las.

Pouco se tem feito, infelizmente, para incutir nos espíritos o fôgo da *ideia nova*, facho condutor de realizações activas.

Os aspectos admiraveis da obra de reconstrução nacional operada nos ultimos anos não bastam para formar,—melhor dito, reformar— as mentalidades que possam construir os alicerces de uma sólida organização social, susceptivel de tornar definitivas as concepções esboçadas, pondo de acordo os métodos experimentais com a idiosincrasia do sistema.

O homem, animal político, reclama essa especie de convicção.

Reproduzindo, hoje, o artigo que segue, publicado nesta Revista em 1 de Julho de 1925 (N.º 901), recordamos, com satisfação, essa manifestação dos primórdios de uma doutrina que actualmente domina o pensamento do Estado, mas que carece ainda do indispensável revestimento de formas jurídicas, se não de preparação intelectual daquêles a que se dirige.

Em plena decadencia da vida nacional, uma brilhante pleiade de gente moça apregoava os fundamentos da Ordem Nova e traçava o plano orgânico de uma reforma fundamental.

Consagrados esses princípios de ordem económica no programa da Ditadura, foi preciso um trabalho sobrehumano de administração inteligente e honesta para fazer crer os descrentes.

Teem faltado, porém, os agentes activos da penetração espiritual, para a qual os factos servem apenas de argumento.

A organização das actividades económicas ou da Economia Nacional, se se prefere, nos moldes das novas doutrinas políticas e económicas, deu, contudo, já os seus primeiros passos.

A tentativa de criação de um Conselho Superior da Economia Nacional—mau sestro de se legislar sem a consciencia da capacidade de execução—feita pelo Decreto N.º 13.457, de 12 de Abril de 1927, teve o insucesso que merecia a sua carentia de orgânica.

Não havia ainda nos dirigentes um pensamento definido sobre a matéria e nada se tinha feito para preparar o meio em que a nova doutrina haveria de

se desenvolver. Pelo que não basta inscrevê-la num programa ou traduzi-la no imperativo de uma lei.

Em principios de 1929 pensava-se ainda em reformar as «organizações operarias» nomeando-se para esse fim uma Comissão.

Quere dizer, admitia-se o dogma da «lucta de classes» curava-se da parte, desprezando o todo.

Houve, felizmente, quem nessa Comissão apresentasse um trabalho que repunha a questão, esboçando detalhadamente a arquitectura corporativa. Facto de monta que ultrapassava, porventura os poderes da Comissão mas que teria contribuido, pelo menos, para sustar o despropositado intento.

Em Fevereiro de 1931, nomeava-se outra Comissão para elaborar um projecto de regulamento do Trabalho nas suas relações com o Capital e estabelecendo as bases das associações económicas.

Finalmente, fixou-se o direito corporativo do Estado pelo Decreto N.º 20.342, de 24 de Setembro de 1931, com doutrina explanada num brilhante Relatório que o antecede. Mais tarde, creando-se o Conselho Político Nacional, deu-se-lhe a atribuição de apreciar a «organização corporativa do Estado».

Não se pretendem rápidas improvisações, incompatíveis com as grandes reformas públicas; mas deseja-se que se prossiga na realização dos sistemas enunciados.

A direcção superior da economia nacional será ineficiente enquanto não se estabelecer complementarmente o direito substantivo das formações associativas das actividades.

Eis porque juigamos oportuno relembrar o que nesta Revista se escreveu em 1925, assunto de actualidade.

Comentário áspero de costumes políticos que agora não prevalecem, serve de contraste entre o que existia e o que se fez, mas a essência doutrinária mantém-se, a justificar o que é necessário fazer-se e a mostrar os riscos que se correm se não se fizer.

A PRODUÇÃO

O Estado chamado moderno, quero dizer, o Estado actual, debate-se entre duas correntes de doutrina política: o liberalismo e o socialismo e seus derivantes.

Ambos originários do mesmo conceito filosófico, que atribui aos indivíduos uma independência que a natureza lhes nega e se baseia na *bondade natural* de Rousseau ou na *lei do amor* de Tolstoi, dividem-se e antepõem-se na prática, caracterizando-se um pelo não—intervencionismo, outro pelo *estadismo*.

Não se aplicando definitivamente um ou outro sistema, o primeiro oferecendo a concludente prova da sua acção nefasta durante um século, o segundo exibindo as ruínas de uma obstinação trágica, a vida apresenta-se nas sociedades europeias com o ca-

racter desordenado inherente á versatilidade das ideias. Falta em absoluto uma directriz definida, visando um objectivo a atingir, que permita regular as actividades, fazendo-as convergir nesse sentido.

Admite-se que os destinos da Nação estejam dependentes de uma falsa expressão da vontade popular, traduzida pela burla do sufrágio. Assim a orientação a dar á vida nacional é variável como *la donna*, não se adaptando ás circunstâncias, mas tão sómente aos caprichos de chefes ou mentores irresponsáveis.

A vontade popular não é um elemento desprezível. É ela que sanciona os actos dos governos e exerce o fôro inflexível que julga os maus políticos. Sómente se encontra ludibriada na sua expressão por uma ficção política que, lisonjeando-lhe os instintos, lhe anula quasi por completo a sua livre e espontânea expansão. A vontade do povo não pode ser outra senão a de que a Nação prospere e se engrandeça. Os políticos que consigam esse *desideratum* encontram o necessário apoio nas almas populares.

Mas o povo não é a soma aritmética dos eleitores.

Povo, são aqueles que exercem uma actividade social, são os representantes das forças morais, são todos... menos os vadios.

Os meios de acção de um objectivo nacional não se podem ir buscar ao consentimento individual dos componentes da Nação.

Uma aspiração colectiva, que só não existe onde o sentimento patriótico esteja obliterado, indica naturalmente o fim a atingir. Mas ela é inconsciente e carece de formas. E' aos homens de Estado que compete estabelecer e executar um programa de acção cujos bons resultados são só os que fazem reconhecer a sua legitimidade e lhes dão jus aos aplausos públicos.

Eles não agem, porém, só por si. Estão envolvidos numa rede apertada de circunstâncias ocasionais, favoráveis e desfavoráveis, encontram-se no centro de uma encruzilhada de interesses particulares que lhes cumpre dirigir, muitas vezes empregando a violência.

Essa nobilíssima função de Estado não se exerce de braços cruzados como no regime liberal, nem de bacamarte aperrado, como no regime socialista.

A execução de um programa de Estado exige, em primeiro lugar, uma organização racional e metodica das diferentes actividades nacionais. Precisa de uma convergência obrigatoria de todos os elementos activos organizados para que, mediante a sua colaboração, possa exercer a sua função principal de coordenação. Carece de uma independencia, de uma actividade e de uma responsabilidade que permitam exercer sobre esses elementos activos uma disciplina consentida e fazer executar as decisões tomadas.

Ora não é precisamente esta a situação em que se encontra a vida portuguesa.

Retomando a minha primeira afirmação; entre

nós o Estado ou é liberal, dando uma liberdade absoluta aos individuos para que dirijam as suas actividades como bem lhes apraz, ou pretende ser socialista, chamando para o Estado o exercício de actividades que lhe não pertencem e para cuja administração é fundamentalmente incapaz. Dentro deste quadro de... desorganização, resalta o princípio de anarquia económica, que é uma consequencia prática das doutrinas que consideram o individuo como o ultimo termo da Creação.

Em presença da crise económica e financeira que a Nação atravessa, para cuja solução os detentores... a dias, do poder, não encontram outro remedio senão o que empregam os remendões nas botas avariadas, um problema se apresenta dominando todos os outros: a produção. Factor essencial da riqueza, dele depende a regularização da vida financeira do Estado, o equilibrio económico e propria paz interna.

E, contudo, nenhum outro problema tem sido mais descurado do que este. E' que o Estado actual não tem meios de agir junto dos elementos da produção. Conhecendo deles apenas as unidades sujeitas ao fisco, a sua interferencia limita-se ás medidas de um proteccionismo, pautal raras vezes inteligente e sempre inconsciente. Eles, por seu turno, ao abrigo de uma liberdade inconsequente, produzem desordenadamente, sem que o seu esforço, dispendido numa luta estéril de concorrência interna, aproveite ou utilisse o auxilio que o Estado devidamente organizado lhes poderia prestar. Vive assim o Estado em pleno divórcio das actividades nacionais, que não só não estimula como pelo contrario, persegue a ponto de as considerar suas inimigas!

A deficiencia e atraso das estatísticas — de somenos perante as lutas dos partidos — não permitem um exame concreto da questão.

As generalidades bastam para se poder afirmar que os métodos de produção nacional não satisfazem a condição necessária de uma prosperidade de que longe se está.

Não aprecio em que ponto é susceptivel um desenvolvimento industrial do paiz. A parte agraria e a de utilização das forças naturais, representando os principais factores da nossa economia externa, merecem uma atenção mais demorada.

Aí se revela bem a falta de acção do Estado e também a impossibilidade de actuação dentre da... ausencia de princípios orgânicos que subordinem essas actividades ao interesse nacional. Inuteis são, portanto, esses aparelhos faustosos e dispendiosos de Ministerios de Agricultura e quejandos.

A demonstrar ainda a incapacidade governativa do Estado democrático, no que se refere á produção cerealifera está a falta de coordenação das actividades coloniais, em função das necessidades da metropole. Mas isso é um problema que ultrapassa

os limites da capacidade governativa dos delegados do povo.

O problema da produção envolve uma série de questões com posição definida. Relacionando-se com a mão-de-obra abrange em primeiro plano, o que se convencionou chamar a questão social e daí se vê como é um elemento decisivo da sua solução. Afectando a emigração vem tocar n'um dos pontos mais delicados da nossa demografia. Diminuindo as importações, reduz a saída do ouro, contribuindo para um equilíbrio seguro da balança económica. Creando riqueza, restabelece a vida financeira do Estado.

Mas, para que se alcance essa posição ideal, não basta que cada productor aumente a sua produção. É necessário um equilíbrio, que não pode ser adquirido em regime de liberdade.

Se o fim desejável é de que em determinado artigo se produza primeiro o suficiente para o abastecimento do paiz, depois o preciso para satisfazer as exigências dos mercados externos, é indispensável que se conheça primeiro as necessidades internas e depois a capacidade dos mercados estrangeiros.

O desconhecimento destes factores importa muitas vezes a ruina de uma industria nascente, em-

bora deixe satisfeitos alguns productores que beneficiaram de uma aura de sorte. Em todo o caso o lucro nacional foi nulo.

A organização da produção traz também uma fiscalização dos productos, não consentindo o descredito que hoje pesa sobre as nossas marcas de vinhos e de conservas.

A eficacia de uma organização da produção depende essencialmente de uma transformação política do Estado, reconduzido à sua função tradicional.

Para ela é necessário que os productores em vez de serem políticos sejam productores e nessa qualidade se façam representar perante o Estado. É preciso que condenem as doutrinas liberais, que conduzem ao enfraquecimento da Nação, e adoptem boas e sãs normas corporativas, em que vivam na mais perfeita harmonia de relações com os seus companheiros de trabalho e com o Estado. E enquanto se manifesta a insuficiencia do Estado façam a política da produção, organizando-se como productores nos quadros que, amanhã, servirão para conduzir a Nação ao seu maximo engrandecimento e, hoje, podem contribuir para, pelo ordenamento das actividades nacionais, começado por elas proprias, marcar o primeiro estadio de ressurgimento.

AINDA O PREÇO DO PAPEL E AS PAUTAS ALFANDEGARIAS

Pretende-se limitar na pauta de importação o papel para impressão de periodicos, em 55 gm.^{m²}

A quasi totalidade dos periódicos, que se publicam em formato de revista, empregam papel com 80, 100 e 120 gm.^{m²}, pois que se torna impossível empregar papel de menor diagrama em trabalhos com tintas fortes como os de *dois-tonos*.

O papel, para este processo de impressão, tem que ter, pelo menos, 90 gm.^{m²}, de contrario, a tinta queima o papel e passa com grande transparencia.

Para se fazerem impressões d'este genero, que só se consegue com papeis estrangeiros, é obrigada a imprensa a pagar de direitos \$08 para o papel com diagrama superior a 55 gm.^{m²}.

Se se considera: papel de impressão para periodicos aquêle que tiver até 55 gm.^{m²}, porque se não há-de considerar igualmente aquele, que é o usualmente empregado pela impressão de Revistas com 80, 90 e 100 gm.^{m²}?

A alfandega considera para os outros papeis e os classifica como tal até ao diagrama de 170 gm.^{m²} e daqui por diante é considerado cartão.

CONCLUSÃO

A pequena imprensa, considera o diagrama de 55 gm.^{m²} exiguo e deseja que êsse diagrama seja

extensivo áquele que as empresas gastam com 80, 90 e 120 gm.^{m²} etc..

Ora, êste papel importava-se, até então, sob aquela designação e a revista *Actualidade Portuguesa* comprou no estrangeiro cerca de 6.000 quilos confiada que o poderia despachar.

Uma revista de parcos recursos não pode ficar sobrecarregada com a diferença que a alfandega agora lhe impõe.

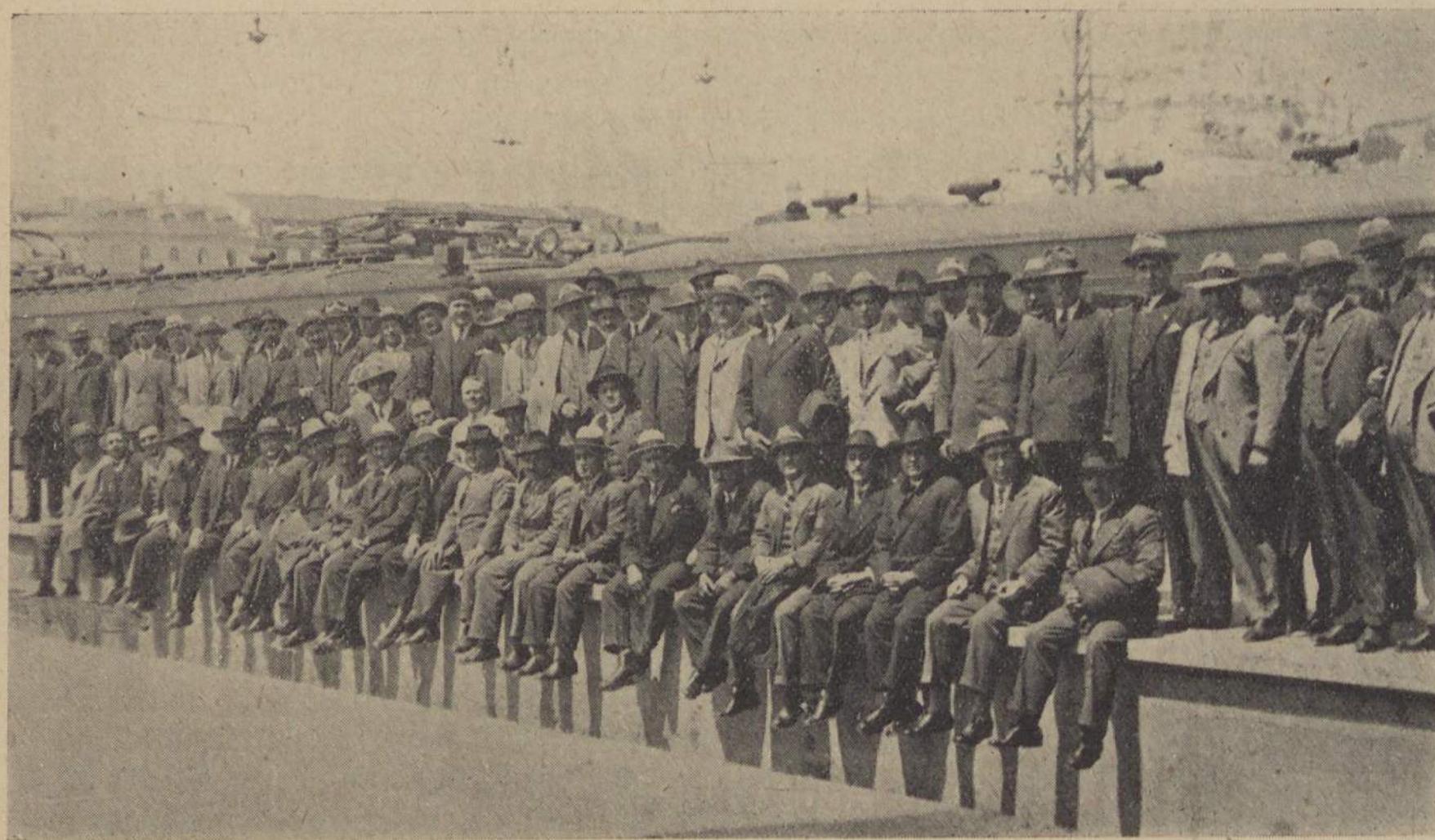
Vejamos o n.º 1 da mesma revista e verificar-se-ha a flagrante situação da pequena imprensa:

Gastou 10 resmas de papel, 280 kg. a £ 15-00-0, a tonelada = 1\$65,3 o kg.	
ou sejam	462\$84
Direitos e despesas adicionais, etc. : :	112\$00
	574\$84
Se tivesse que empregar papel nacional (I C. de 2. ^a) com o mesmo peso	1.106\$00
Diferença.	531\$16

E uma publicação modesta não pode suportar esta diferença de 531\$16 por numero, ou seja meter nos cofres das companhias papeleiras portuguesas aquilo que não representa o lucro sequer dumha edição.

Compare-se a impressão do n.º 1 com a do n.º 3, verificar-se-ha a péssima qualidade do papel nacional, que a citada revista foi obrigada a empregar no n.º 3.

— Decididamente: Não se pode fazer qualquer trabalho gráfico decente em Portugal, porque temos que contar com a protecção a uma industria que vive parasitariamente á sombra da pauta.



Na estação do Caes do Sodré, antes da partida

BATALHÃO DE SAPADORES

REALIZOU-SE no dia 1 do corrente no Hotel Paris, do Estoril o banquete de confraternização entre os sargentos, cabos e soldados, combatentes da Grande Guerra, que pertenceram ao Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

A esta simpática festa, sob todos os aspectos, compareceram perto de 80 pessoas que, num ambiente de franca camaradagem, foram recordar além das horas amargas que passaram, as horas alegres da guerra.

E passados treze anos da sua chegada a Portugal, todos os factos são relembrados, já não com horror e aversão, mas com saudade.

A Comissão promotora, que era composta dos Srs. Manuel Florindo, Francisco Rodrigues, Manuel Martins Alvada, Artur Rodrigues, José d'Oliveira Jorge, Lourenço Madeira e José Maria de Figueiredo, todos ferroviários, deve estar satisfeita com o resultado do seu trabalho, pois apesar de ter comparecido uma pequena minoria a festa decorreu no meio do maior brilho.

Devido à persistência destes senhores é de calcular que a reunião do próximo ano seja mais concorrida.

Deu-se começo ao jantar pelas 3 horas da tarde, tendo ocupado a mesa de honra, a Comissão presidida pelo Sr. Manuel Florindo que, de acordo com os seus camaradas e num gesto digno, convidou para a mesma meza o combatente Manuel Garrido, cego pelos gases e que a ingratidão da Pátria, não deixou ainda recomendar.

E' triste dizê-lo, mas este homem ainda bastante novo, cheio de filhos, vive de uma pequena reforma

como empregado da C. P. e da caridade dos Combatentes. Chamamos a atenção de quem de direito para este caso e muitos idênticos, em que o esquecimento obriga a viver como farrapos, homens que à sua Pátria e na melhor das idades deram o seu esforço e o seu sangue.

Ao inicio o Sr. Manuel Florindo propôz, tendo sido aprovado por unanimidade, o envio de um telegrama ao seu antigo comandante, Sr. Coronel Raul Esteves, redigido nestes termos:

Ex.^{mo} Sr. Comandante do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro:

Lisboa

Um grupo sargentos cabos soldados batalhão Sapadores Caminhos Ferro expedicionário França reunidos Costa Sol jantar confraternização comemorar data regresso Portugal saudam seu ilustre Comandante e oficiais combatentes.

A Comissão.

Uma hora depois respondem o Sr. Coronel Raul Esteves, telefonicamente o seguinte:

Aos sargentos, cabos e soldados do B. S. C. F.:

«Agradecendo as suas boas saudações, envio as minhas melhores lembranças aos meus bravos companheiros de guerra a quem desejo todas as prosperidades. Com a amizade e boa camaradagem que foi timbre da nossa unidade.

Coronel Raul Esteves.»

gos
lentes



Os bravos combatentes à porta do hotel no Estoril

DE CAMINHOS DE FERRO

Depois de servido o «hors d'oeuvre», fez-se um minuto de silêncio pelos camaradas mortos em campanha.

Aparte pequenas notas sentimentais, o banquete decorreu alegremente.

Recordaram-se alcunhas, lembrando-nos algumas, tais, como «O barbeiro de Sevilha», que antes de ser tropa nunca tinha pegado numa navalha de barba, «A Mademoiselle Alta», que elegantemente se vestiu de mulher, para conquistar uns francos a um cavaleiro do exercito indiano, para gastar em cerveja na companhia dos seus camaradas; o «Bimbo», o «Balão captivo» por ser bastante gordo, o «Gramofone», pois nunca estava calado, o «Bola de Cébo», o «Maltesão» o «Mião», etc..

Conta-se de alguém que, apóz o abandono de povoações por parte da população civil, ia vasculhar as capoeiras e galinha que aparecesse, era um *ar que lhe dava*.

Outra: que a 5.^a Companhia era levada do diabo, denominando-se «seita da marmelada», pois quando a algum dos seus elementos era distribuida a lata da marmelada para a dividir com outros camaradas, nunca mais se lhe punha a vista em cima.

E sempre alegres, os convivas trocavam chalaças, recordando factos, enfim, vivendo por uma hora ou duas o ambiente do acampamento.

Chegámos aos discursos:

Carmindo de Azevedo diz que se regozija com esta festa de familia ferroviaria, lastimando a falta daqueles que não compareceram por varios motivos, tendo afeituosas palavras para o ceguinho *Manuel Garrido*, e, por

encargo dos combatentes de agradecimento para a imprensa ali representada.

Falaram a seguir o *Sr. Lourenço Madeira*, que proferiu frases de congratulação e o *Sr. José Girardin* proferiu um pitoresco e alegre discurso.

Francisco Martins propõe que os combatentes do B. S. C. F. se reunam todos os anos no primeiro domingo de Maio.

Honorato Lopes pede aos representantes da imprensa que façam sentir aos poderes publicos a maneira como têm sido tratadas as famílias dos combatentes falecidos, em especial os orfãos, que a maior parte das vezes se veem forçados a estender a mão á caridade.

José Lafuente lembra os trabalhos da guerra e propõe mais um minuto de silêncio pelos mortos do Batalhão, que foi imediatamente cumprido respeitosamente.

Antonio Augusto Cecilio Martins sauda a imprensa e a Comissão organizadora, lamentando a ausencia dos seus camaradas do Minho e Douro, porque então a festa teria ainda maior brilho.

Pena é que só ao 13.^º ano e não antes, nela se tivesse pensado.

O *Sr. Manuel Florindo* aprecia o gesto do orador antecedente, salientando o facto do seu camarada se encontrar no Tua, tendo para se encontrar junto com os presentes de fazer uma viagem de 483 quilometros e pede a todos os presentes, envolvendo-os num grande abraço, que contem aqueles que não compareceram, as alegrias que sentiram nesta pequena festa.

Manuel Cabarrão faz votos para que a iniciativa continue.

Carlos Alberto Simões começa por dirigir agradecimentos à Comissão pelo trabalho que teve em reunir os ferroviários presentes. Não é ferroviário mas entendeu dar o seu concurso como «ferroviário combatente». O facto de não ser ferroviário não impede a sua presença. Lança a ideia da festa de hoje não ser festa única, repetindo-se anualmente para consolo espiritual e para cimentar a amizade que só a pode dar a boa camaradagem. Propõe que a Comissão seja reconduzida para os trabalhos a efectuar para o próximo ano.

O Ceguinho Manuel Garrido agradece comovidamente a gentileza do convite e entre lágrimas lamenta a sua fatalidade.

Falaram ainda o Sr. Cristiano Lima, representante do «Diário de Notícias» que disse algumas verdades e o Sr. Carlos Regueira Santos, do jornal «República».

Por último levantou-se o nosso secretário, Carlos Mendes da Costa, que proferiu o seguinte:

Meus senhores,

Cumpro primeiramente o meu dever, apresentando a todos os presentes, antigos combatentes em França, do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, as mais sinceras homenagens da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», cuja Direcção delegou em mim a honra de a representar.

O facto de eu não ter sido combatente, pesa-me, pois o meu lugar mais bem ocupado seria se presente estivesse o meu Amigo e Director Carlos d'Ornellas, combatente também que, embora noutra unidade, deu o seu esforço em terras de França.

E já que falamos de esforço não quero deixar de salientar o que foi o vosso, como membros de uma família que era o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, o

SEMPRE FIXE

Estas duas palavras são um símbolo, uma divisa que deixa transparecer o que foi e é a alma da gente do Batalhão, hoje Regimento.

E querendo justificá-las eu vou recordar algumas palavras de mérito e louvores, que a vossa conduta arrancou espontaneamente de estrangeiros e portugueses :

Referências elogiosas feitas em ofício do Comandante inglês W. Wilson, por vários trabalhos de construção, sendo o mais importante o da linha de Liencourt ao Bois de Faye, executado pela 4.ª Companhia.

Do Comandante das Tropas de Caminhos de Ferro Canadianas por ocasião da Batalha de Arras, e com referência à 2.ª Companhia, por em condições difíceis ter procedido à abertura de trincheiras.

Pela mesma ocasião e por ofício do comando inglês, assinado pelo Coronel David Lyell, chefe da Construção de Linhas Ferreas, com referência à 4.ª Companhia que executou importantes trabalhos sob bombardeamento inimigo, especialmente em St. Pol e Tachincourt.

Durante esta ofensiva os aéreos alemães na noite de 15 de Março de 1918, lançaram bombas sobre Aubigny, onde estava o Comando do Batalhão, cujo pessoal prestou a maior assistência à população civil, pelo que mereceu sinceros agradecimentos do respectivo maire.

Pelo mesmo motivo recebeu felicitações do general Laguiche, Comandante da Missão Militar Francesa na zona britânica.

Há mais louvores, mas são tantos que, para não abusar da vossa paciência citarei unicamente mais dois :

O que foi prestado publicamente pelo falecido General Abel Hipólito no dia da chegada do Batalhão a Lisboa, faz hoje precisamente 15 anos, pelo gabinete militar com que se apresentou; e o da ordem do exercito de 17 de Maio de 1919, pelo mesmo motivo e assinado pelo então ministro da guerra António Maria Baptista.

E, finalmente em 1926 na ordem do Exercito n.º 10, foi feita inteira justiça, pois lê-se a seguinte citação :

«Tendo em consideração os altos feitos de valor praticados nos campos de batalha em França etc., etc.

Comendador da Ordem da Torre e Espada, do Valor, Lealdade e Mérito, o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, porque num aturado serviço de Campanha de quasi dois anos, deu continuamente provas brilhantes de inexcusável dedicação pelo cumprimento dos seus deveres, estando sempre pronto para os mais arriscados serviços, que desempenhou com perfeita competência técnica e particular distinção, tendo merecido honrosas referências dos comandos aliados, sob cujas ordens serviu e mantendo sempre um alto moral e um espírito de corpo fora do vulgar».

E termino, saudando-vos em nome da Gazeta dos Caminhos de Ferro, assegurando-vos a expressão máxima do meu respeito pessoal, bebendo pela gente brava que tem por lema

Disse.

SEMPRE FIXE

E terminou a festa, encontrando-se o nosso representante muito grato a todos os presentes pelas atenções e amabilidades recebidas, principalmente a todos os oradores que em termos que bastante nos desvaneçem se referiram à «Gazeta dos Caminhos de Ferro», revista que não ataca ninguém, amiga de todas as iniciativas que partem da grande família ferroviária, e que, tanto quanto possível fará por unir os elementos dispersos da classe.

A Comissão em nome de todos os presentes, pede-nos para tornarmos público o seu reconhecimento à Sociedade Estoril, pelo transporte gratuito, tendo para esse efeito mandado engatar uma carruagem especial ao comboio das 13 e 45, à ida, e ao das 19 e 39 no Estoril, à volta.

Os empregados da C. P. combatentes pedem-no também que patenteemos, pelas licenças concedidas, o seu agradecimento a todos os seus superiores, em especial aos srs. José do Nascimento, Manuel Teixeira e José Pedro da Silva, respectivamente encarregados das 1.ª 2.ª e 3.ª Circunscrições da Exploração, Vidal Bizarro, Chefe de Escritório da 1.ª Circunscrição, e ainda aos Srs. Abilio Afonso e Carlos Parreira, Chefes de Serviço da Divisão de Material e Tracção.

A delicadeza com que os receberam e satisfizeram os seus pedidos, tornou possível a sua comparecência ao banquete pelo que são credores da gratidão de todos.

No regresso e para auxiliar o céguinho Manuel Garrido, fez-se uma quête que rendeu Esc. 225\$60, que o mesmo recebeu com carinhosas palavras de simpatia e reconhecimento para com os seus camaradas.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anônima - Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE — CALÇADA DO DUQUE, N.º 20 — LISBOA

Pagamento do Cupão das obrigações de 7 3/4 por cento (Minho e Douro e Sul e Sueste) relativo ao 1.º semestre de 1932

São avisados os portadores do cupão n.º 6 das obrigações de 7 3/4 por cento (Minho e Douro e Sul e Sueste) que o seu pagamento, pela importância de Esc. 3\$87,5 terá lugar a partir de 15 do corrente mês de Abril.

O pagamento efectua-se em Lisboa, na sede da Companhia, e no Porto, na Tesouraria da Companhia (Estação de S. Bento), todos os dias úteis, desde as onze ás treze e das catorze e meia ás quinze e meia horas.

Lisboa, 1 de Abril de 1932.

O Presidente do Conselho de Administração

(a) Ruy Ennes Ulrich

ECOS & COMENTARIOS

Por SABEL

ESTAÇÕES COM CINEMA

EM São Nazario, a estação mais velha de Paris, foi instalado um cinema que serve de distração aos passageiros que ali aguardam os comboios e que distraindo a vista vão passando o tempo quasi sem dar por isso.

Em certos curtos intervalos das projecções aparecem avisos da companhia lembrando que o comboio para tal ponto parte ás tantas horas e tantos minutos, e que falta tanto tempo para a partida, além de informar que tem paragem de tantos minutos ou segundos em tal estação ou tal apeadeiro.

Se qualquer passageiro tiver receio de perder o comboio, pode tranquilizar-se porque paga uma pequena importância lhes dá direito a que um empregado o avise no momento em que tem de sair do cinema para tomar logar no comboio.

Há ainda outra novidade de bastante interesse neste cinema. As portas de entrada abrem-se automaticamente. Há um aparelho foto-electrico que ao chegar a sombra do passageiro a um metro de distancia da porta, esta abre-se sem qualquer ruido e sem a necessidade de qualquer empregado.

SUICÍDA ORIGINAL

É verdadeiramente original o suicídio que vou descrever passado há duas semanas nos arredores da cidade de Viena.

Andavam numa estrada, passeando, dois rapazes, e encontraram abandonada numa valeta uma mala. Preso a ela encontrava-se um cartão com estes dizeres :

«Carta aberta ao primeiro traseunte que passar. .»

Os dois moços leram com natural espanto o conteúdo da carta que dizia o que segue :

«Quando esta carta fôr encontrada, já devo ter-me suicidado. O meu cadáver não deve estar muito longe daqui.

«A quem encontrar os meus despojos mortais, caberá a metade de 100.000 marcos-ouro, que se encontram dentro da mala e a quem encontre está e tenha a bondade de a fazer chegar ao seu destino, caberá o resto de referido legado.

Os dois afortunados mancebos que toparam o lugubre achado, apressaram-se a cumprir as determinações do suicida.

Uma das cartas era dirigida á justiça nos termos já classicos : «de que ninguem deve ser culpado da sua morte» e a outra, cuja direcção era confusa, aberta pelo juiz dizia : «Não posso cumprir a promessa que fiz e portanto mato-me. Instituo-te a minha herdeira universal. Se encontraras outro homem que chegue a amar-te como eu, não hesites. Casa com ele.»

Por enquanto não apareceu o cadáver do desgraçado que certamente tem neste momento muitas pessoas á sua procura ansiosas de embolsarem a boa recompensa.

PEDINCHICE

UMA das boas coisas que fez o governo foi acabar com aquela enfadonha pedinchice nas ruas de Lisboa.

Um dia era o «vintem da violeta»; outro dia a «Cruzada das Mulheres Portuguezas»; depois as «Florinhas da Rua»; seguidamente para os «Bombeiros, Misericordias, Festa da Flor, Cruz Vermelha,» etc..

O governo, e muito bem, só consentiu que a Cruz Vermelha Portugueza, por ser a primeira e a exemplo dos anos anteriores, faça anualmente o seu peditorio.

Aparecem agora novamente nas ruas de Lisboa, basta vez, umas senhoras com cestinhos cheias de fitinhas azuis e brancas, a pedir e colocar florinhas, etc., etc..

Francamente, acabou-se com uma coisa que maçava extraordinariamente o «Zé Povinho», e a imprensa fez rasgados elogios ás entidades competentes que tinham conseguido acabar com tal constante maçada que chegava e atingia a categoria de abuso,—e voltamos agora á mesma coisa ?

Daqui a dois dias, se assim continua voltaremos a atravessar aquela fase tremenda do «assalto» que toda a gente repudiava e contra a qual toda a gente e imprensa protestava.

A FURIA DO CINEMA

VAi passando mais a furia do Cinema tanto no estranheiro como no nosso país e nota-se agora que o cinema dia a dia está decadente. Acontece-lhe o mesmo que aconteceu aos teatros, que o publico deixou de frequentar por falta de peças boas. Foi necessário vir o cinema e o teatro baixar de categoria para se fazerem peças com termos e adequadas á vida moderna.

O cinema atravessou a sua época e agora entrou na decadência. Deve acontecer-lhe o mesmo que aconteceu aos teatros, que usavam a bexiga de porco.

Num inquerito que recentemente foi feito na America para recolher em todas as categorias de pessoas a critica sobre o filme, apareceram opiniões diversas que gostariam imenso de lhe dar publicidade, mas que a falta de espaço nos impede de o fazer ; Não queremos deixar de dizer que toda a gente está saturada do filme vulgar, aquele filme que não dá uma visão da vida mais espiritual.

Ou aparecem as aventuras já muito banais, ou aquelas tragedias de amor, muito sucolentas, muito cheias de compassos abismos, terminando com aqueles enfadonhos beijos, que as meninas delambidas esticam enquanto os «papos sécos» se derretem e enfeitam, isto não falando das fitas da guerra que também tiveram a sua fase e a sua moda.

As aventuras, os filmes policiais, o romantismo, a guerra já conhecemos nós porque são sempre no mesmo estilo.

Apareçam novas coisas e daquelas que não façam perder a cabeça a essas meninas idiotas que se apaixonam pelos homens de cinema e os põem como santos á cabeceira da cama, depois de lhes escreverem cartinhas e porem molduras nas fotografias.

Para se ver o desplante de certas meninas vou contar-lhes o que sucedeu ha dias em Madrid, nas Portas do Sol. Estavam três senhoritas num café, quando uma delas, reparando num cavalheiro que entrava, sorrindo e com o chapéu ás três pancadas, lhe deu a impressão de ser Chevalier.

Chamou a atenção das amigas, dizendo-lhes que lera num jornal a ida a Madrid, embora incognito, daquele astro do ecran, para escolher uma partenaire para o seu proximo filme.

As três donzelas puxaram do espelho e durante minutos retocaram o que em calão chamam frontespicio, mas por cá não usamos semelhante frase e chamamos faces, etc. Depois poisaram o olhar sobre Mauricio, em atitudes afetadas, até que uma se lembrou de lhe pedir um autografo.

E dentro de cinco minutos, á volta da mesa onde ele estava, havia uma multidão que lhe exigia autógrafos, multidão que cada vez aumentava mais a ponto de chegar a interromper o transito.

E o pobre madrileno, quasi sufocado, procurava esclarecer a sua personalidade, dizer que não era ele o Chevalier, que não passava de um sócio, sem pretensões a imitar o celebre artista francês.

As pobres senhoritas que devem de ser de marca regis-

tada retiraram-se e recolheram impavidas e serenas, entrincedidas por não verem o «az» no cinema.

Já é mania!...

RECLAMAÇÃO CURIOSA DUM FERROVIARIO

EM Nova Orleans, apareceu uma reclamação apresentada por William Johnson, preto desde que nasceu a pedir uma indemnização de perdas e danos por «contusões de guerra», consequencia da sua estada nos campos de instrução.

As faladas «contusões de guerra» consistem precisamente nuns calos, bastante salientes que apareceram ao preto quando o mesmo era recruta, durante a sua instrução em tempo de guerra.

O oficio que o preto William desempenhava antes da guerra era o de guarda do caminho de ferro e por esse facto apresentou a sua reclamação por não ter sido admitido novamente na sua profissão, pois no seu emprego ferroviario tornava-se forçoso andar bastante e ele preto mal podia mexer os pesinhos porque a serie de calos que possue não o deixam andar a mais de meio quilometro á hora.

E que tal a reclamação?

AUTOMOBILISMO

POR ser curioso publicamos aqui os mandamentos que Zamacois indica aos «chauffeurs» para evitar tantos acidentes que se dão por este mundo fóra.

Ao nosso presado colega «O Volante» se ainda os não publicou aconselhamos a faze-lo. Não se trata de nenhum elixir nem de publicidade paga que possam desconfiar do nosso conselho.

1—Se avistares na estrada alguma coisa, acautela-te; se não avistares acautela-te ainda mais;

2—A prudencia leva á velhice; a temeridade á morte;

3—Ao volante evita qualquer distração; não penses na morte da bezerra, pensa na tua.

4—Deixa passar esse louco... Talvez o alcances lá mais adiante.

5 Procede como se cada carro que vem em direcção oposta á tua fosse um Tank.

6—Foi a prudencia que inventou o freio, e o orgulho que imaginou o acelerador.

7—Quando caminhares por entre aglomerações, toma o maior cuidado: todos esses peões se converterão em testemunhas de acusação.

8—Quando fôres a cometer uma imprudencia, lembra-te de que um acidente tem sempre menos de glorioso do que um desastre tem de humilhante.

9—Quando um peão caminhar á tua frente, admite sempre que seja surdo; e quando vier em direcção oposta á tua, faz de conta que é cego.

10—Tem cuidado com as crianças acordadas e com as pessoas grandes a dormir.

11—Toma cautela com os animais que vão beber, e com os homens que já beberam.

ATROPELAMENTOS POR AUTOMOVEIS

POR casualidade veio parar-nos ás mãos um exemplar do «Correio dos Açores» que há anos publicava a nota interessante que vamos transcrever de seguida.

«O conselho geral do condado de Londres, na informação que publicou depois da sua ultima reunião, declara que os acidentes pessoais motivados pela circulação de veículos ascenderam em 1925 a cifra de 40.853. As centenas, as dezenas e as unidades deste numero correspondem ao dos mortos e os milhares ao dos feridos.

Nessa estatística têm a parte principal dos atropelamentos, os automoveis.

Em vinte e cinco anos—acrescenta a informação—o numero de acidentes tem aumentado na proporção de um a quatro e meio.

A negligencia dos condutores é causadora de cincoenta por cento dos casos de acidentes.

Em face de tão alarmantes numeros prepara-se uma conferencia, no intuito de estabelecer as bases de uma organisação preventiva contra os acidentes das ruas. Nessa conferencia comparecerão delegados de todos os interesses, emprezas alugadores, industrias de fabricação de veículos, «chauffeurs», transeuntes, policias urbanos, cocheiros, etc..»

Num ano quarenta mil oitocentos e cincoenta e tres atropelamentos por automoveis é obra e grande obra. Nem apetece somente ve-los.

A RUSSIA POR DENTRO

TEMOS aqui dito bastas vezes que os camaradas russos, lutando com a falta de generos alimenticios, falta de trabalho e assistencia geral procuram fugir aos horrores que naquele país se atravessa sacrificando-se ao ponto de atravessarem sitios batidos pela guarda sovietica que garnece as fronteiras.

No momento actual a Russia é um dos países que atravessa maior crise, lutando principalmente com a falta de farinha e dinheiro para a comprar pois como é sabido todo o numerario que havia foi pouco para amortizar as dividas resultantes das compras de material de guerra á Inglaterra, Alemanha, e se não estou em erro Estados Unidos, e em geral só lhes interessa a permuta dos seus produtos que teem com mais abundancia pelos que necessitam.

Nas regiões Ucrania e Caucasso, onde mais se tem sentido a falta de pão, custa o mesmo 3 a 5 rublos, isto comprado nas cooperativas do Estado, e no mercado livre chega a atingir 20 rublos, e pesar da sua qualidade não fazer grande diferença do pão da cooperativa do Estado que é pessima.

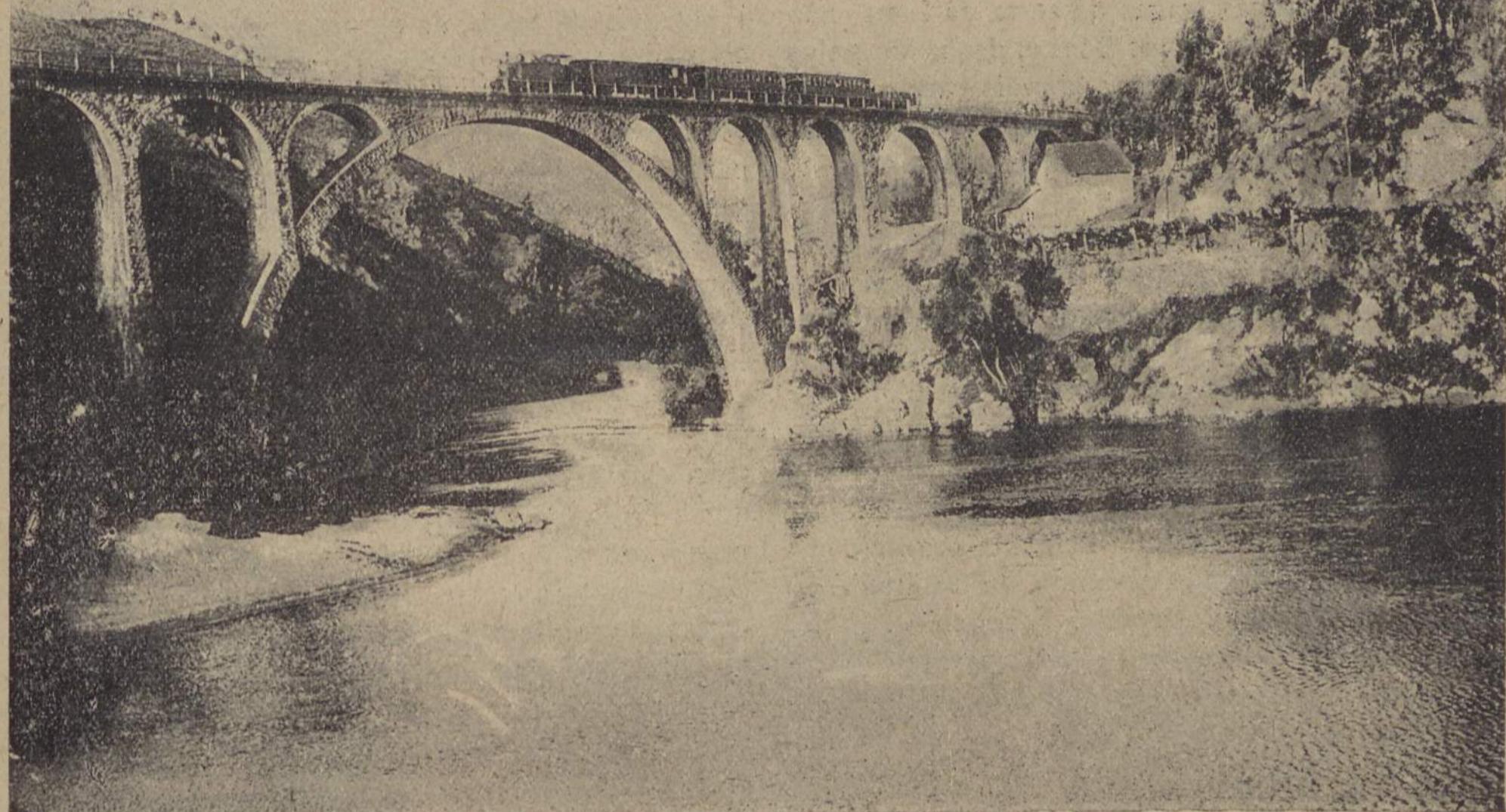
Em Leninegrado e Moscou, o pão é mais bem fabricado e a muitas familias residentes fóra das cidades é-lhes fornecido o pão, que segue como encomenda postal do que resulta um trabalho enorme aos empregados dos correios que, fazem a sua expedição com certa dificuldade.

Contraste interessante no paiz da igualdade é uma noticia enviada pela U. P. aos seus jornais portugueses e estrangeiros, noticia esta que vamos transcrever-la na integra por ser muito curiosa. «RIGA 4.—Conhece-se, agora, aqui por um caso verificado na madrugada do passado dia 1 de Maio. A passagem da fronteira russa, foi apreendido um automovel em que seguiam dois viajantes, por á G. P. U. constar que no veiculo se transportava uma carga altamente suspeita.

Afinal de contas, os viajantes eram simplesmente dois secretarios da Legação Sovietica em Riga, que se dispunham a assistir, em Moscou, á festa do operariado, e a carga altamente suspeita consistia num aprovisionamento de manteiga, ovos, carnes frias, conservas de primeira qualidade que em Moscou não se consegue comprar, nem a peso de ouro. O caso ainda provocou mais hilariedade quando se soube que o carro em que ambos os funcionários diplomaticos russos viajavam era um dos vinte automoveis encomendados pela U. R. S. S. a um fabricante americano, dispendo de armamento e de vidraças inquebráveis, especialmente destinado a viajens perigosas.»

Mas então acham nisto algum crime, os secretarios comem á vontade o que lhes apetecer, enquanto outros nada tem que comer e andam a pé?

Sempre são muito invejosos!...



PORUGAL – VALE DO VOUGA, a ponte de S. Tiago que liga as linhas do Vouga entre Sarnada e Paradeira

RIOS DE PORTUGAL O VOUGA

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

A vida dum rio é, muitas vezes, um romance, uma história de poetas, a biografia de um artista. Vemo-lo nascer, fraco e modesto, de entre a fenda de umas rochas ; começar, incertamente, a sua descida para a vida ; lutar com os primeiros seixos, que lhe perturbam a carreira e o fazem saltar na espuma das primeiras paixões ; associar-se, mais adiante, com outro rio tributário, que o vem coadjuvar ; seguir, depois, já mais destemido, já mais forte com o auxílio recebido, já mais seguro na vitória sobre as rochas que lhe pretendem dificultar a marcha, e correr sempre, cada vez mais celére, cada vez mais forte, vendo-se, orgulhoso, namorado das povoações, que se lhe debruçam nas margens, e se remiram, narcisando-se, no cristal das águas, que o acariciam, confiando-lhe, tranquilas, as carnes em flor das donzelas que nêle se banham ; e o rio vai sempre correndo, sempre em marcha alegre e feliz, às vezes irado e enfurecido quando uma travessura do leito lhe altera o curso, fazendo-o súbitamente precipitar, em novêlos de

espuma, numa trovejante catarata. Finalmente, no termo da sua existência, eis o rio que se lança no oceano,— o fim glorioso dos grandes cursos de água, pois sabido é que as correntes fluviais, de importância mais limitada, cumprem os seus dias, modestamente, finando-se nas águas de outro rio mais poderoso.

Até nisso a existência dos rios se assemelha à vida dos mortais. Se êle é poderoso e rico, se pulta-se em sumptuoso mausoleu — o oceano. Se humilde e desfavorecido da fortuna, sume-se em coval ignorado — na confluência de outro rio.

Biografemos o Vouga, o poeta beirão que, se não tem a opulência e grandeza dos estrangeirados Douro, Tejo ou Guadiana, é, carinhosamente, português de lei, e formoso como as terras que êle fertiliza.

Historiando a existência duns homens, diríamos quantos anos êle viveu. Mas, contando a marcha dum rio, recordamos antes a extensão da sua vida, que é também a distância que medeia entre o ponto

em que surge para a vida e aquele em que falece. Então, direi que o Vouga, vive cerca de 165 quilómetros, pois tal é considerado o comprimento do seu curso.

Brotá o rio dumas fragas da serra da Lapa, não mui longe do lugar de Águas Boas e, descendo pelos montes, com rumo ao sul, curva depois para o oeste, por um vale todo êle vivo de frescura, onde a localidade, que mais de perto banha, é primeiramente Silvares.

Um pouco mais abaixo da ponte de Almargem, já o rizinho se engrossa com as águas novas dum tributário e, quando atinge a terra edénica de S. Pedro do Sul, como que as duas belas pontes, da estrada de Viseu e do caminho do Vale que tem o seu nome, são arcos triunfais festejando o juvenil e donairoso herói.

Depois, é uma marcha caprichosa de mil curvas, descendo pelo fértil e ridentíssimo vale denominado *As Talhadas*, e correndo próximo de Banho, Vouzela, Sequeiro, Sejães, Ermida, Pecegueiro. E parece que o gentil rio, metendo-se de permeio entre as serras da Gralheira e Caramulo, como que procura afastar dois temerosos rivais que se pretendessem degladiar.

Entre S. Tiago e Paradela, salta-lhe por cima a via férrea, que se lhe encosta á margem direita,

desde ali até à Sarnada. Mas, antes dessa estação, recebe da direita o tributo valioso dum vassalo simpático :

O gracioso rio Coima.

Depois da ponte da Sarnada, um cotovelo caprichoso lança o rio para sueste, leva-o a banhar Frias; até que nova curva o afasta da fiel companhia da via férrea, e o leva para os lados de Lamas. Desce para o sudoeste e em seguida mete resolutamente para poente para, próximo de Eirol, receber em si as águas conjugadas do Certime e do Águeda. Lá corre depois para o norte, novamente acompanhado até certa altura pela linha do caminho de ferro de Aveiro; corre sob uma ponte próximo de S. João de Loure, até que, após passar sob a estrada de Cacia a Angeja e sob a linha do Norte, começa repartindo-se em dezenas de braços, que são como que a polifonia líquida do final do poema sinfónico grandiloquo, com que, num grandioso magnífico e homérico, termina na magestosa ria de Aveiro, o curioso herói desta história. Nunca suporíamos, vendo-o tam timidamente nascer na fenda duma rocha da serra da Lapa, que o iríamos encontrar no termo da sua jornada, defrontando tam heróicamente o oceano.

E aqui acaba a romântica biografia do nosso delicioso rio Vouga.

IMPRENSA COLONIAL

Pela pasta das Colonias foi publicado o seguinte decreto :

«Tendo as empresas de varios jornais das colonias representado no sentido dos directores de Imprensa periodica serem dispensados da exigencia de diploma de curso superior ou especial e de, na falta desse diploma, demonstrarem a sua capacidade técnica dum exame de provas publicas feito perante o juizo de direito da comarca e, alegando as referidas empresas, entre outras razões atendiveis, a circunstancia da Lei da Imprensa, em vigor na Metropole, não exigir identicas habilitações, pelo que resultam injustas as disposições do decreto n.º 18.841, de 27 de Junho de 1927, que regula a habilitação para o exercicio da direcção de jornais na colonia;

Verificando-se, pelas informações sobre o assunto prestadas pelo Governo de Moçambique e de Angola, na pratica, orientação e direcção dos jornais, que ali se publicam, continuem a cargo de profissionais de jornalismo não diplomados e sem curso superior ou especial, limitando se os diplomados com estes cursos na maioria dos casos, a figurar nominalmente como directores, determina-se :

Art.º 1.º — Os directores da Imprensa periodica nas colonias ficam dispensados das provas de habilitações literarias e capacidade tecnic a que se refere a parte final do art.º 47.º do decreto n.º 18.841, de 27 de Junho de 1927.

Art.º 2.º — Aos editores da Imprensa não periodica nas colonias é dispensado o 5.º ano dos licens, sendo-lhes aplicavel no que respeita a habilitações literarias, o disposto no art.º 3.º do decreto n.º 13.668, de 29 de Junho de 1926.

Art.º 3.º — Revoga a legislação em contrário.

CAMBIOS

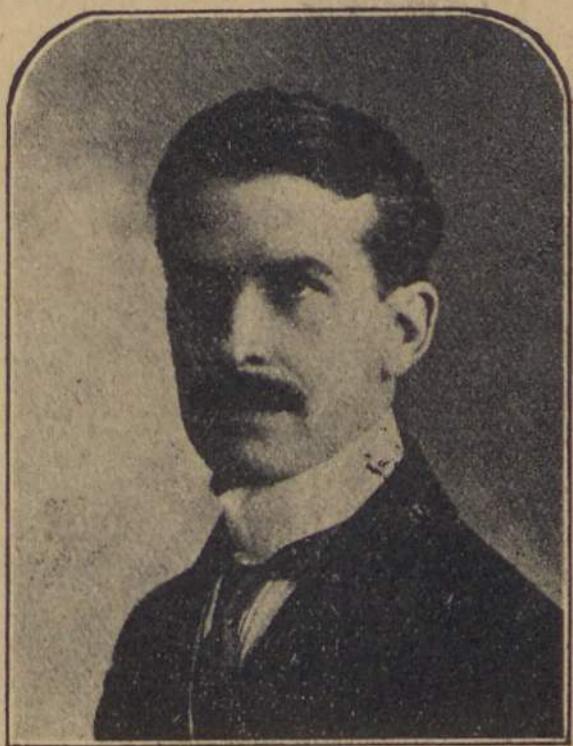
CHEQUE SOBRE	Compra	Venda
Londres	109\$80	110\$20
Paris	1\$18,9	1\$19,5
Madrid	2\$46,0	2\$46,9
Nova Iorque	30\$,113	30\$22,5
Zurich	5\$85,4	5\$87,5
Roma	1\$55,0	1\$55,6
Bruxelas	4\$22,3	4\$23,8
Amsterdão	12\$20,0	12\$22,4
Berlim	7\$17,8	7\$20,4
Praga	\$83,7	\$89,0
Rio de Janeiro	2\$17,5	2\$18,1
Libra Ouro	—	—

OS CORPOS GERENTES

DA
COMPANHIA
DOS
CAMINHOS
DE
FERRO DO NORTE
DE
PORTUGAL



D. FRANCISCO DE MELO BREYNER
(Conde de Mafra)
Vogal do Conselho de Administração
da C. C. F. N. P.



DR. BARBOSA DE MAGALHÃES
Vice-Presidente do Cons.º de Administração
da C. C. F. N. P.



EDUARDO PLACIDO
Presidente do Conselho de Administração
da C. C. F. N. P.



RICARDO SPRATLEY
Vogal do Conselho de Administração
da C. C. F. N. P.



JACINTO FURTADO
Vogal do Conselho de Administração
da C. C. F. N. P.



VISCONDE DA ERMIDA
Eng.º Director dos Serviços de Estudos
e Construção da C. C. F. N. P.



Eng.º ANTONIO DE VASCONCELOS PORTO
Director da Exploração
da C. C. F. N. P.

No proximo Congresso dos Caminhos de Ferro, tratar-se-há da coordenação de transportes

A propósito do 12.^º Congresso dos Caminhos de Ferro a realizar no Cairo em 1933, convém desde já fazer ressaltar a importância que o mesmo deve revestir, não só pelos importantes assuntos de natureza técnica que serão versados, mas também pelos de carácter económico, que no momento que atravessamos são de urgente resolução.

Assim vaticinamos que dos trabalhos do próximo Congresso, resulte alguma coisa de grande, pelas comunicações a fazer de resultados práticos obtidos, sobretudo com a exploração.

Os Caminhos de Ferro atravessam actualmente uma pavorosa crise, de que não há memória em qualquer outro ramo industrial; esta crise é principalmente devida à concorrência do automóvel, que hoje se estende até ao tráfego de mercadorias.

Por todos os países se procede ao estudo deste problema, não com intuições de combater a concorrência, devido ao progresso do automóvel, sempre crescente nestes últimos anos, mas com o fim de conciliar os interesses da ferrovia com os dos transportes por estrada.

Impõe-se portanto uma larga colaboração, de forma que um não aniquile o outro e que, a ruina deste seja o engrandecimento daquele. Como todas as iniciativas no nosso país, o automobilismo depressa se desenvolveu, e nestes últimos anos teve por principal acelerador a reparação das estradas que, de uma maneira geral, de Norte a Sul, se encontram em bom estado.

Acresce também a circunstâncias de, os encargos fiscais que oneram a indústria automobilista serem incomparavelmente muito mais pequenos do que os que sobrecarregam a indústria ferroviária, e também — o facto da exploração desta última ser muito mais cara — pelo numeroso pessoal que é obrigada a雇用ar.

Por isso se estuda o processo de coordenar as duas indústrias, e sobre este assunto deve ser apresentado ao Congresso, pelo Sr. M. L. Jacobs, diretor geral adjunto da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Vicinais da Bélgica, um interessantíssimo trabalho, do qual desejamos arquivar na Gazeira alguns apontamentos.

Referindo-se ao automóvel diz que:

«Pode-se afirmar, sem receio de contradições, que uma liberdade, quasi absoluta, foi dada aos serviços automóveis de se desenvolverem ao acaso das inicia-

tivas particulares, na legitima procura de empresas lucrativas; nenhuma directiva ou reserva de interesse geral lhes foi imposta.

Esta liberdade permitiu o mais nefasto parasitismo em detrimento da colectividade.

Insiste que, «de maneira nenhuma se trata de entregar o desenvolvimento tomado pelos transportes automóveis, mas unicamente assinalar quanto é de condenável como de prejudicial a todos, a orientação anti-económica que tantas vezes deixou tomar este desenvolvimento.

Querer combater o automobilismo em benefício dos Caminhos de Ferro seria pouco razoável. Esta evolução da técnica das coisas imprevistas, forçoso é que a sigamos, não tentando impedi-la ou retardá-la, pois seria tempo perdido. Unicamente o que os Caminhos de Ferro estão no direito de reclamar com lógica é que os transportes concorrentes sejam agravados, guardadas as devidas proporções com os encargos equivalentes aqueles que tão pesadamente oneram as vias ferreas.

Estas opiniões do Sr. Jacobs adaptam-se perfeitamente a todos os países e muito principalmente ao nosso.

E na mesma ordem de ideias diz que «sem os déficits por vezes desastrados, os governos não ocupariam a sua atenção, tão irresistivelmente sobre o facto, do problema dos transportes ser de interesse geral, e sobre a necessidade de reconhecer esta verdade económica, tão desconhecida, tão simples e tão imperiosa — da coordenação.

Sob o aspecto comercial dos caminhos de ferro:

As considerações de preço, de comodidades, de segurança, etc., determinam, sem dúvida, o passageiro a escolher o meio de transporte, mas sobretudo é dominado por duas outras considerações, muito características da nossa época: a velocidade e a frequência.

Entre nós a concorrência impõe-se, apresentando condições para ponderar por parte do público. Vamos dar um exemplo aos nossos leitores, e sómente no trajecto entre Lisboa e Beja:

O custo de um bilhete nas camionetas custa 25\$00, no caminho de ferro em 3.^a classe, o mesmo trajecto 29\$60, 2.^a classe 43\$05. Há uma grande diferença e temos ainda a acrescentar que nas camionetas um bilhete de ida e volta é válido, parece-nos que, por um ano, no caminho de ferro, salvo motivos especiais, por cinco dias.

E' claro que, os autocarros não fornecem as con-

dições de segurança e comodidade que oferecem os caminhos de ferro, no entanto o publico desinteressa-se por este ultimo, principalmente pela diferença de preço.

Sabemos que os encargos que hoje oneram os caminhos de ferro são enormes; os que sobrecarregam os serviços automóveis, pequenos em comparação com os primeiros. Por esta razão existe grande concorrência ao caminho de ferro, que não pode reduzir as suas tarifas, não só pelos encargos mas ainda pelo numeroso pessoal que se vê forçado a empregar para a formação de qualquer comboio.

No que respeita a passageiros, são estes os principais motivos da existência dos déficits na exploração da indústria ferroviária em Portugal, e sobre o tráfego de mercadorias, a circunstância da mesma concorrência fazer as entregas a domicílio.

Actualmente, em França, Alemanha, Inglaterra, Espanha, Itália, etc. realizam-se com resultados, experiências de automotoras de vários sistemas, a aplicar de futuro nas linhas secundárias ou naquelas cuja exploração seja deficitária. A automotora que mais atenções tem chamado sobre si, é a «Micheline» e sobre a qual já a Gazeta deu notícia detalhada.

Parece realmente a mais adequada pela sua leveza e pela maior aderência ao carril que possue em virtude das rodas com pneumáticos, e ainda ao facto de, em vista destas condições se poder parar relativamente, em pequeno espaço.

Outras automotoras, têm também sido estudadas com êxito, tais como as movidas a óleos pesados, sobre as quais se tem feito ensaios na Alemanha.

O emprego destes veículos, diminuirá o custo da exploração e a coordenação dos transportes que dia a dia mais se impõe, fará com que o caminho de ferro se desenvolva para o bem público e que o automóvel, longe de ser posto de parte, complete a acção daquele.

Sobre este assunto chamamos a atenção dos nossos leitores para o interessante trabalho que estamos publicando, devido ao estudo de uma comissão nomeada por iniciativa do Sr. Sousa Rego, ilustre director geral dos caminhos de ferro e constituída pelos engenheiros Srs. Júlio Santos, da Direcção Geral, Ramos Coelho, das linhas de via larga, Constantino Cabral, das de via estreita e Oliveira Monteiro do Automóvel Club.

Os nossos mortos

SOLARI ALEGRO

Faleceu em Madrid no dia 3 do corrente o ex-capitão de cavalaria do Exército Português, sr. Solari Alegro, que foi comissário da Polícia do Porto durante o governo do saudoso Presidente Dr. Sidónio Pais.

Solari Alegro foi uma figura de prestígio dentro da causa monárquica e um dos onze chefes monárquicos que após a revolta do norte foi expulso de Portugal por 10 anos. Após este exílio conservou-se em Madrid prestando sempre serviços à sua Pátria.

MAJOR VIRIATO LOBO

Em Buenos Aires, onde ultimamente tinha fixado residência, faleceu recentemente o nosso preso amigo e distinto oficial do Exército Português, Viriato Lobo, figura marcante da política portuguesa que durante alguns anos foi Governador Civil de Lisboa.

GENERAL SOTERO ESTEVES

Com 93 anos faleceu no dia 8 do corrente o sr. general reformado, Augusto Sotero Esteves, viúvo e pai do nosso preso amigo e distinto colaborador, coronel Raul Esteves, Comandante de Sapadores e Caminhos de Ferro.

O extinto que aos 14 anos assentou praça no Batalhão de Caçadores 2, serviu nos regimentos Infantaria 7, 16 e 17 e Caçadores 1 e 8.

Era filho do coronel reformado Joaquim José Esteves — que fez as campanhas do Brasil; e da Liberdade em 1826 a 1834. Viúvo da sr.ª D. Mariana de Azevedo Neto Esteves, era pai da sr.ª D. Mariana Angelica Esteves da sr.ª D. Mariana Esteves, já falecida; do coronel de engenharia sr. Raul Augusto Esteves, ilustre comandante do Regimento de Sapadores de Caminho de Ferro; do coronel de artilharia sr. Justiniano Augusto Esteves; e do falecido capitão de infantaria sr. Frederico Augusto Esteves.

O funeral do ilustre militar realizou-se no dia 9 às 16 horas, saindo da rua Silva Carvalho, 147-2.º, para o Cemitério dos Prazeres. A ilustre família enlutada e em especial ao nosso preso amigo sr. coronel Raul Esteves apresentamos a expressão sentida do nosso profundo pesar.



NUMEROS ATRAZADOS

A um nosso antigo assinante falta-lhe o número 942 da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* referente a 16 de Março do ano de 1927.

Caso alguém o queira vender compramos na administração desta revista.

Freios para caminhos de ferro a vapor e eléctricos

Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE

ÉTLBAISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

CRÓNICA INTERNACIONAL

Por ATAC

CONTINUA a falar-se imenso em desarmamento. E facto bastante interessante, paradoxal mesmo, o de diversas nações que tomam parte na Conferência do «dito», ao mesmo tempo que os seus delegados apresentam teses para a solução do caso, aumentam as verbas já votadas, algumas com milhões, para reforço dos seus armamentos navais e terrestres.

Afinal, esta ideia da paz tão fixa, de uns imporem a outros a redução de armamentos, e estes não desarmarem com receio de surpresas, constitue uma grande propaganda a favor de bons exercitos.

Perde-se tempo em Conferencias sem nunca se chegar a conclusões positivas de se poder dizer que, de tal ou tal reunião de doutos representantes de paizes se obtivesse como resultado uma formula, que conciliasse a ambição de uns, com os interesses de outros e ainda tornasse respeitadas as nações pequenas, que no fim de contas são sempre as que ficam a perder com as desavenças das grandes potencias.

Há pouco mais ou menos um mez, o Sr. Bourbon e Menezes, contava-nos, na Secção «Pedras Soltas» do *Diario de Noticias*, que a proposta francesa sobre o desarmamento que o Sr. André Tardieu apresentou á conferencia de Genebra e segundo diziam numerosos comentadores, não era senão o desenvolvimento da tese posta ha anos por Paul Boncour.

E vai mais longe, dizendo que a prioridade da criação de um organismo internacional com força executória nasceu antes de vir à luz a propria Sociedade das Nações. Essa ideia foi lançada por um português, já falecido, Antonio Correia de Pinho, que em 1915 publicou um livrinho intitulado «O Exercito Internacional — Tese a apresentar à proxima conferencia da Paz».

Muito interessante essa obra, sob o ponto de vista quimérico, pois seria impossivel pôr-se em prática a maioria das teorias e doutrinas que então apresentava.

Não nos move nenhuma má vontade contra as ideias do falecido pacifista, e se aqui fazemos referencia é unicamente para fazer notar que os «senhores de Genebra» fazem figura com cabedal alheio.

Pelo menos é o que nos deixa vêr o Sr. Bourbon e Menezes, quando diz não sabemos se com ironia:

E' muito possivel — crei-o bem — que nem Paul Boncour, nem André Tardieu tomassem conhecimento do modesto trabalho do nosso compatriota, apesar dele o ter enviado á Conferencia da Paz.

O facto da proposta levada a Genebra pelo sr. André Tardieu não significar senão o intento de prolongar o statu quo, pondo como põe, como condição essencial da sua efectivação, a definição duma lei internacional, «da qual os tratados e os pactos existentes constituem o elemento fixo e contratual», não nos impede, porém de reconhecer os traços de semelhança que entre ela e a do nosso compatriota existem.

Nesta obra defende-se a abolição de todos os exercitos nacionais e criação de um exercito internacional, que governado directamente pelo Tribunal da Haia, faria cumprir à força as deliberações do mesmo, isto é, da actual Sociedade das Nações.

E a proposito de Sociedade das Nações e de exercito internacional, preguntamos inocentemente aos nossos estimados leitores, qual seria o paiz, que tendo sentimentos patrioticos em combinação com aquela força interior que anima um povo com os mesmos costumes, a mesma lingua e a mesma historia, que aceitasse e acatasse a intromissão de cavalheiros que não conhece, nos negocios da sua Patria ?

A experiencia tivemo-la nós com o conflito entre o Japão e China sobre a Mandchuria.

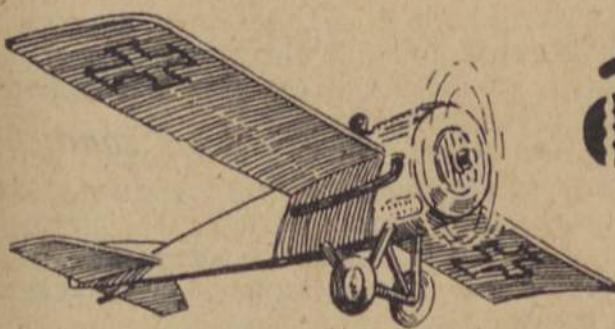
E' claro que, o Japão cioso da sua independencia e dos seus interesses, fez ouvidos de mercador ás «energicas notas» da Sociedade das Nações, fingindo ouvir só depois de alcançados os seus objectivos.

E' certo tambem que o Japão é uma potencia de primeira grandeza, porque se fôsse uma nação fraca, as imposições talvez fossem cumpridas à força.

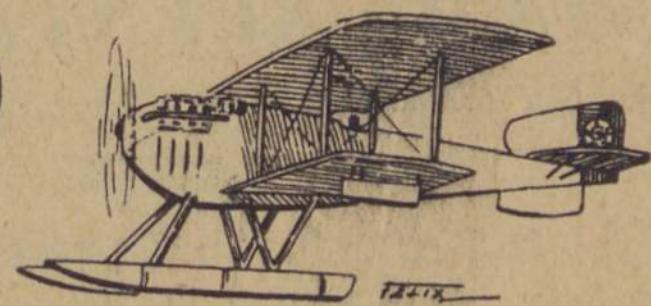
A seguir ás operações militares japonezas na Mandchúria, assistimos ás de Changai, onde se fêraram mortiferas batalhas, e onde se puzeram em practica moderníssimos engenhos de combate sem que houvesse uma declaração de guerra. E não houve declaração de guerra porque a Sociedade das Nações não quiz; no entanto a pancadaria foi à farta e os japonezes demonstraram praticamente a todo o mundo que, o tal organismo de Genebra só serve para aquilo que já em tempos dissemos aqui nas colunas da *Gazeta*: para sustentar e divertir uns senhores muito bem vestidos que perdem o tempo em banquetes e discursos, á custa dos orçamentos dos paizes que representam.

Não seria melhor, aplicar com os desempregados os milhões que anualmente se gastam com as assembleias de palavreado ?

**Este número foi visado
pela
Comissão de Censura**



AVIACÃO



Dois portugueses vão tentar a travessia do Atlântico, Nova-York-Lisboa

POR notícias recebidas de Nova York sabe-se que dois bravos aviadores portugueses José Costa e Carlos Galo, residentes na América do Norte, vão realizar um vôo, entre os meses de Julho e Setembro, através do Atlântico, que terá inicio em Nova York, com escala por Lisboa-Rio de Janeiro-S. Francisco da California.

O aparelho que já está em poder dos destemidos aviadores é do tipo «Balanca» possuindo um motor Wright J. 5 igual ao avião em que Lindberg fez o seu raid pela Europa.

Um dos aviadores concedeu ao «Colonial» de New Bedford, que patrocina a viagem denominada *vôo patriótico*, as seguintes e curiosas afirmações.

«São aproximadamente 16:000 milhas, que contamos cobrir em cerca de 130 horas de vôo.

A nossa viagem está sendo estudada com o maior cuidado, pois só assim se pode empreender uma realização desta natureza, para o que começamos já a receber os necessários auxílios técnicos e estudos de preparação, facultados por importantes elementos da Aviação Americana.

Este vôo, em todas as suas particularidades, é quase inteiramente novo e foi propositadamente estudado e planeado, para levarmos a Portugal e ao Brasil as saudações das suas respectivas colónias nos Estados Unidos.

A ideia da viagem, é simplesmente patriótica, e não tem a ligar-se a si interesses seja de que espécie fôr, comerciais ou pessoais, e o seu único objectivo é o de engrandecer mais uma vez, aos olhos do mundo inteiro, e duma forma inegavelmente grandiosa, o nome de Portugal.

O avião terá um nome nacional. Muito agradecemos sugestões do nome que lhe devemos dar.

A nossa aeronave, levará pintada na fuselagem a bandeira portuguesa, cruzada com a americana, em honra a quem nos ofereceu o aparelho e especialmente a todos os portugueses residentes neste país. Nas suas asas será pintada a Cruz de Cristo, símbolo da insignia que acompanhou os nossos primeiros navegadores e conquistadores, na descoberta do Mundo.

A gigantesca empresa, á qual dedicadamente metemos ombros, é, sem contestação, arriscada, sobre todos os pontos de vista.

Portanto, é cheios de Fé e de vivo entusiasmo, que nos lançamos a apressá-la, convencidos do sucesso, e por isso, esperamos que a nossa ideia seja bem recebida e patrocinada por todos os portugueses, com um idêntico entusiasmo ao nosso.»

O aludido jornal, encarecendo o audacioso vôo, diz:

«O projecto, por si próprio, bem claramente demonstra a importância deste vôo, que nos honra em extremo, por sermos os seus participantes e organizadores iniciais. O nosso mais ardente desejo, consequentemente, é o de conservar para Portugal e para os portugueses, a glória da nossa viagem para assim revivermos a nunca desmentida fama de heroicidade que possuímos, e por meio dela levantarmos bem alto, na América e no Mundo inteiro o prestígio da nossa raça e o do nosso querido e saudoso Portugal.»

O aviador José da Costa que é natural da Ilha da Madeira e é possuidor da mais importante classificação da aviação americana a «Licence Transport Pilot» será o piloto e Carlos Galo será o navegador.

Os aviadores José Costa e Carlos Galo, seguem por estes dias para a Califórnia, de avião, onde vão receber um potente aparelho transatlântico, modelo *Fokker*, que lhes foi oferecido por um grande amigo de Portugal.

O projecto definitivo que já está traçado, é o seguinte: Nova York-Lisboa, via Açores; Lisboa-Rio de Janeiro, via Senegal e Natal; Rio de Janeiro-México, via Natal e Costa Sul da América (pelo Oceano Atlântico); México (Los Angeles), S. Francisco pela Costa do Oceano Pacífico.



IMPRENSA

Revista Portuguesa de Importação Exportação
e Turismo

Está publicado o numero 5 desta Revista brilhantemente dirigida pelo sr. Alberto Gomes.

Insere neste numero, alem de grande propaganda comercial e industrial artigos de verdadeiro interesse patriótico.

HA QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Maio de 1892

O Protesto da Companhia Real

Este documento, cuja breve aparição já noticiámos no nosso numero anterior, foi entregue no dia 9 ao sr. ministro das obras publicas pelo vice-presidente do conselho de administração, o sr. conselheiro Pereira Carvalho, sendo assignado, alem do apresentante, pelos srs.: Conde de Magalhães, Castro Guimarães, Reis Torgal, Paes Villas-Boas, João Anastacio de Carvalho, Antonio Centeno, Teixeira de Queiroz e Victorino Vaz Junior, por parte do conselho d'administração; e conde de S. Januario, May Figueira, Antonio Pereira de Carvalho, Diogo Patrone, Mendes da Silva, visconde de Alemquer, Santiago Gouvêa, Alves Diniz, marquez de Fontes Ganhado e visconde de Mangualde, por parte do conselho fiscal.

E' do teor seguinte:

SENHOR!

O conselho de administração e o conselho fiscal da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, eleitos na sessão da assembléa geral dos accionistas de 16 de janeiro passado, surpreendidos com o decreto de 21 de abril ultimo, expedido pelo ministerio das obras publicas, pelo qual se nomeia uma comissão composta de 5 cidadãos portuguezes e 4 estrangeiros para administrar, provisoriamente, esta empreza de conta da Companhia, expozeram imediatamente a Vossa Magestade, pelo mesmo ministerio, as duvidas que esse decreto lhes suscitava e solicitaram as necessarias explicações.

Esta exposição ficou sem resposta, mas em data de 17 do mesmo mês recebeu o presidente do conselho de administração um officio participando-lhe que no dia immediato tomava posse a comissão nomeada.

Os corpos gerentes da Companhia, reunidos em sessão no dia 28 do mesmo mês, deliberando protestar contra a doutrina do referido decreto na parte relativa á nomeação da comissão administrativa, não se oppõem todavia á sua posse, para não aggravar as dificuldades subsistentes, mas aceitam o sómente o facto pelo imperio das circunstancias.

Os corpos gerentes da companhia não podem por esta occasião deixar de novamente submeter á alta consideração de Vossa Magestade os esforços, aliás coroados de excellente exito, que empregaram para um acordo com os representantes dos portadores das obrigações da mesma companhia.

Sem embargo da resolução da assembléa geral de 16 de janeiro ultimo dando logar no conselho de administração aos delegados dos representantes dos obrigacionistas, estes recusaram-se a tomar assento no conselho, como o governo de vossa magestade não ignorava, a ponto de fazer constar que, no interesse do credito do paiz e da companhia, seria necessário que os eleitos directamente pelos accionistas chegassem a acordo com os delegados dos portadores das obrigações.

O Conselho de administração, depois de haver estudado e tomado conhecimento dos negócios mais importantes da companhia, o seu primeiro cuidado foi pois procurar por todos os meios dignos, chegar ao desejado acordo com os comités dos portadores de obrigações, afim de que elles tornassem efectiva a representação que a assembléa geral lhes tinha concedido e viu com satisfação, repetir e rôados de bom resultado os seus esforços. Depois, pareceu-lhe que não poderia trabalhar desafogada e desassombradamente no melhoramento das finanças da companhia sem uma providencia excepcional e temporaria promulgada pelo governo, que possesse a companhia ao abrigo de execuções e penhoras, porque estas, além de tornar difficult e embaracosa a gerencia dos negócios da companhia, poderiam trazer graves prejuízos aos obrigacionistas e a muitos dos credores em beneficio de outros.

Resolveu, pois, o conselho de administração, de acordo com o conselho fiscal, officiar ao governo, fazendo-lhe uma exposição succincta, mas clara, de todas estas circunstancias, e pedindo-lhe a providencia indicada, ou qualquer outra analoga que a sua alta sabedoria lhe suggerisse, conducente ao desejado fim.

Grande foi, porém, a surpresa e a admiração de quasi todos os vogaes portuguezes dos corpos gerentes quando apareceu,

como medida salvadora, o decreto de 21 de abril, que, depois de varios considerandos, todos tendentes a demonstrar que a companhia não carecia de providencia alguma extraordinaria para sair das suas difficuldades, pois que as suas receitas não podiam ser penhoradas, termina, sem deduzir dos considerandos conclusão effectiva, por nomear uma comissão de 9 membros, dos quais, repetem, 4 são estrangeiros, para administrar a companhia, postergando por fôrma desusada a sua lei fundamental, que não permite nem reconhece outra administração que não seja a dos corpos eleitos em assembléa geral, ou delegados d'elles.

E, Senhor, a legislação actual vigente nada modificava a do decreto de 31 de dezembro de 1864, relativamente ás acções que podem impender sobre as empresas ferro-viarias, legislação textualmente repetidas no código do processo civil.

E o serviço publico a cargo das companhias constructoras e exploradoras tem tal importancia nas sociedades modernas, que não dispensa legislação especial que attenda aos multiplicados interesses que se acham ligados a essas empresas. Ha o interesse publico que não permite a interrupção do serviço confiado ás companhias. Ha os interesses dos accionistas e dos diversos credores que, representando capitais importantes e envolvendo até certo ponto o credito do paiz, exigem dos poderes publicos a maxima atenção para que por lei estejam salvaguardados sempre os direitos particulares, até onde o interesse publico o permitta.

Era n'este intuito que foi apresentada á camara dos deputados em 3 de abril de 1873, a proposta de lei n.º 99 C, convertida em 24 de fevereiro de 1874 no projecto de lei n.º 22, mas que não chegou a ser discutido.

Era com esses intuiitos que os corpos gerentes da companhia pediam a providencia extraordinaria e temporaria constante da sua dita representação de 9 de abril ultimo e sem embargo da situação, neste ponto, ser igual á de 1874, foi-lhes dito depois dos representantes terem conseguido que os delegados dos credores estrangeiros portadores de obrigações tomassem assento no conselho, que não havia que providenciar, e porque não houve que providenciar o governo intervém na administração da empreza de conta da companhia!

Verdade seja que esse decreto diz que na substituição dos membros da comissão oficial seriam sempre atendidos os interesses que esses membros representavam.

Não consta, porém, do decreto quais são esses interesses, e se a conferencia tida pelo ilustre e respeitável presidente da comissão oficial com o conselho de administração sobre a forma de substituir os diversos membros d'ella que eram membros da comissão delegado do conselho de administração d'esta companhia, representa nma forma indirecta de responder ás duvidas dos corpos gerentes na sua representação de 23 de abril ultimo, nem por isso essa representação deixou até hoje de ficar sem resposta oficial, e as penhoras nos bens da companhia não tem deixado de se effectuar, o que tambem não pode deixar de ser objecto de profunda magua dos abaixos assignados.

Nestes termos e em virtude da resolução unanime dos membros do conselho fiscal e da maioria dos membros do conselho de administração tendo n'este ultimo votado a favor 8 representantes portuguezes dos accionistas; e contra 2 representantes portuguezes dos mesmos accionistas e 5 estrangeiros representantes dos comités de portadores de obrigações, os corpos gerentes da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes protestam para todos os fins que em direito couberem, perante o governo de Vossa Magestade contra a nomeação d'aquella comissão, por julgarem este facto attentatorio dos direitos e exclusivas atribuições da companhia que representam pela legitima eleição da assembléa geral dos accionistas de 16 de janeiro de 1892, em perfeita conformidade com a lei das sociedades anonymous, do código commercial e dos seus estatutos.

Deus guarde a preciosa vida de Vossa Magestade como todos havemos mister. Na séde da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, 6 de maio de 1892.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da B. A. Venda de barris vazios

Esta Companhia tem para vender na estação de Mangualde: 195 barris servidos a creosote

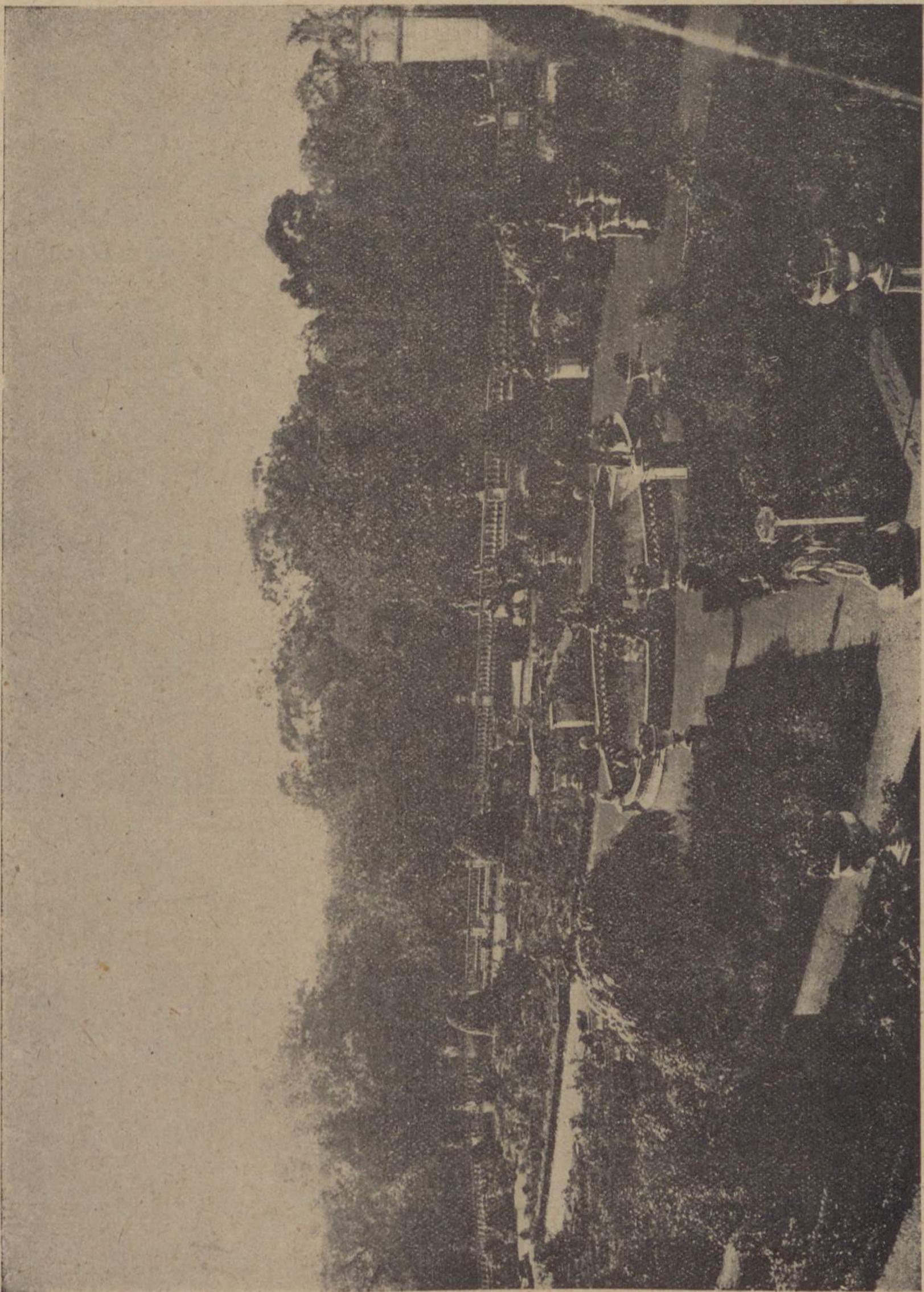
Recebe propostas até ao dia 6 de Maio p. f. dirigidas á Direcção de Exploração em Figueira da Foz.

O comprador depositará 50% do valor da transação, logo que seja avisado, reservando-se á Companhia o direito de adiar o concurso se o maior preço oferecido lhe não convier.

Figueira da Foz, 24 de Abril de 1932.

O Engenheiro Director da Exploração

Fernando d'Arruda



QUELUZ - JARDIM DE NEPTUNO