

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

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

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

S U M Á R I O

Pôrto, Vista geral da cidade. — Ecos & Comentários,
por SABEL. — Um deficiente paliativo da crise ferro-
viária, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. —
Ecos de uma visita à Sociedade «A Voz do Operário».
— Parte oficial. — D. Julieta de Mendonça e Costa. —
Teatros e Cinemas. — O Pôrto de Lisboa e as suas
obras, pelo Prof. de Eng.ª A. DE M. CID PERES-
TRELO. — Novo Brigadeiro. — Publicações recebi-
das. — Proposta de lei sôbre tarifas ferroviárias.
— Há quarenta anos. — O caso do Vale do Vouga. —
Movimento Nacional pelo Engrandecimento do Império.
:: :: — Caminhos de Ferro Coloniais. :: ::

1 9 3 8

ANO 50.º

1 DE MARÇO

NÚMERO 1205

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

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

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

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

COLABORADORES

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

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

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

ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

A PONTE DO NIAGARA

Referiram-se os jornais à célebre e grandiosa Ponte do Niagara, entre os Estados Unidos e o Canadá, que recentemente ficou destruída pela acção dos gêlos.

A ponte que atravessa o famoso rio Niagara, junto das célebres cataratas, e liga os Estados Unidos da América ao Canadá, abateu, há dias, mercê da acção destrutiva dos gêlos que surgiram e nela se acumularam durante o rigorosíssimo inverno.

Prevendo o desaparecimento da ponte os engenheiros havia dois dias que empregavam a dinamite que obrigava a destruir o gêlo que saltava em enormes blocos. E nessa esperança de salvar a ponte continuou essa destruição à qual assistiam em ambas as margens, milhares de pessoas sempre na doce esperança de salvar a grande obra. Tudo foi em vão, pois a formidável obra metálica não tardou a ser engulida pelo rio que a banhava e que num derrepente lhe enguliu os destroços.

Foi geral a consternação, tanto por parte dos Estados Unidos como por parte do Canadá.

POPULAÇÃO DAS GRANDES CIDADES

São, trinta e três as grandes cidades que têm presentemente mais de um milhão de habitantes:

Londres	8.200.000
Nova York	6.930.000
Tóquio	5.560.000
Berlim.	4.560.000
Moscou	4.240.000
Chicago	3.600.000
Xangai	3.370.000
Paris	3.250.000
Leningrado	2.900.000
Osaka.	2.700.000
Buenos Aires	2.389.000
Filadélfia.	1.950.000
Viena.	1.870.000
Rio de Janeiro	1.580.000
Detroit	1.560.000
Calcutá	1.480.000
Budapeste.	1.430.000
Pequim	1.300.000
Los Angeles	1.240.000
Sidney.	1.230.000
Roma.	1.183.000
Varsóvia	1.180.000
Bombaim.	1.160.000
Hamburgo	1.130.000

Com um milhão de habitantes temos: Milão, Cairo, Kioto, México, São Paulo, Nagoya, Barcelona, Birmingham, Montreal.

ARRUFOS DO JAPÃO E RÚSSIA

Indignado o governo japonês resolveu enviar ao governo da Rússia um protesto inérgico contra a suspensão do serviço postal entre os dois países.

O Japão afirma pela boca do seu ministro dos Estrangeiros que os russos praticaram uma acção unilateral como represália contra Macchuko, em virtude de este deter um avião soviético que foi obrigado a descer no seu território.

Esta suspensão vem afectar não só o Japão e a Rússia como também outros países, motivo porque o protesto do Japão foi enviado à República Soviética.

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS:

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

TELEFONES } P B X 20158
 } Direcção 27520

UM DEFICIENTE PALIATIVO DA CRISE FERROVIARIA

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

A PÓS dois anos de gerência da pasta das Obras Públicas e quando a sua qualidade de ferroviário distinto fazia esperar soluções rasgadas para o problema candente da crise dos caminhos de ferro e sobretudo a regulamentação, já preparada, dos caminhões de aluguer, foi pelo referido ministro nomeada uma estranha comissão de categorias para rever o que estava bem feito e proposto no que respeita a camionagem.

Foi em seguida apresentada uma proposta de lei para a concessão de um adicional de 10% às tarifas por poucos meses e sob condição de rápida remodelação das mesmas.

Esse adicional era destinado a compensar o excessivo aumento de preço do carvão e dos metais.

Mais adiante reproduzimos essa proposta.

As diversas secções da Câmara Corporativa discutiram e aprovaram um proficiente e minucioso parecer redigido pelo Ex.º Sr. Ruy Ulrich, que durante não poucos anos presidiu tão distintamente aos destinos da C. P.

Começa hoje a *Gazeta* a reproduzir, apesar da sua extensão êsse magnífico estudo, repositório de preciosos esclarecimentos, que deve ficar arquivado nas nossas colunas.

O parecer foi objecto, na Assembleia Nacional, de prolongada discussão, em que tomaram parte contra o adicional os Srs. Drs. Diniz da Fonseca Melo Machado, Aguedo de Oliveira, e a favor Antunes Guimarães, Can-

cela de Abreu e Mário de Figueiredo. Em aparte o Sr. Dr. Pacheco de Amorim mostrou preferência por subvenções do Governo, e manifestou a opinião de que as tarifas tinham atingido o preço *optimo* acima do qual não podem subir.

Foi afinal aprovada a contra-proposta com profundas modificações, que a pioraram.

Reproduzimos um artigo em que na *Voz* apreciei êsse desfecho da discussão e indiquei o que me parecia a melhor solução, que preferiria ao adicional.

O adicional às tarifas ferroviárias

Anotações ao desfecho do labor legislativo

Ao fim de três sessões da Assembleia Nacional, duas das quais consagradas á discussão, na generalidade, duma proposta complexa e primorosamente relatada pela Câmara Corporativa, mas que a Assembleia não teve tempo suficiente para estudar, para autorização de um adicional extraordinário de 10% aos preços das tarifas ferroviárias, foi votado um texto que representa deficiente solução do problema.

Nem ao menos se perfilharam todas as melhorias introduzidas pelo parecer na proposta ministerial.

Afinal autoriza-se um adicional, não de 10%, mas até 10% que acaba em 30 de Setembro próximo, se antes não tiver melhorado o preço do carvão e dos metais.

Estende-se à farinha a isenção proposta para o trigo afim de favorecer a Moagem, mas fica pesando o adicional sobre as mercadorias de exportação, que não são beneficiadas, contra o que alvitrava a contra-proposta. A receita perdida no trigo e farinha não é compensada por dedução no imposto ferroviário sobre o adicional.

As dificuldades occorrentes dão, pois, lugar a lucro sem sacrifício para o Tesouro.

Obrigam-se as empresas a apresentar a remodelação das tarifas gerais, apenas até 31 de Julho, esquecendo-se:

1.º — Que a tarifa geral é uma só, comum a todas as empresas, e não há muito remodelada;

2.º — Que nela se incluem os preceitos do Decreto de 1864 e Regulamento de 1868, cuja revisão foi entregue a uma Comissão especial e cujos preceitos devem orientar a nova tarifa. Inverte-se assim a ordem dos factores, que neste caso não é arbitraria;

3.º — Não há a mínima referência à urgência da regulamentação dos carros-automóveis de aluguer, que fazem aos caminhos de ferro concorrência intensa e arbitraria.

Note-se que há que promulgar a lei. Em seguida cada Companhia pede o adicional que julgar mais

adequado, o que pôde dar lugar a complicado cálculo de taxas por multiplicidade de adicionais para um transporte que abrange várias linhas. Há que decretá-lo.

Tem de ser publicado o aviso ao público com a devida antecedência e industriado o pessoal, tudo isto depois dos tramites officiais para a fixação do adicional.

Nêsse trabalho preparatório vai-se o mês de Março.

O adicional vigora, pois, somente durante seis meses, que não são os de maior tráfego.

* * *

Não se quiz seguir caminho mais racional e prático e isento dos inconvenientes do adicional.

O Decreto 13.829 de 17 de Junho de 1927, que criou o Fundo Especial, atribue-lhe várias receitas, entre as quais:

Art. 13.º, 10.º — As quantias que forem destinadas extraordinariamente pelo Govêrno.

No art. 14.º especificam-se as applicações de receitas, e entre elas, no n.º 2.º:

2.º — A adiantamentos reembolsáveis para complemento de juro ou annuidades garantidas nos termos do art. 46.º, ou a outras subvenções a linhas portuguesas do Continente concedidas a empresas.

Em vez do adicional poderia ser o Govêrno autorizado a dar ao Fundo Especial, até limite que fixasse, as quantias precisas para auxílios às companhias, reembolsáveis ou não, sem juros, com a devida largueza de prazo.

Ao mesmo tempo, completar-se-ia em curto prazo a regulamentação completa e eficaz dos transportes por automóvel para defesa do Caminho de Ferro e coordenação de transportes nos termos que o interesse nacional e a justa defesa do seu património aconselhassem.

Só depois era oportuno rever tarifas gerais e especiais.

Em vez disto dá-se ao problema acanhada solução, ineficaz e à pressa estudada por quem tinha de a votar.

Reproduzimos igualmente outro artigo que assenta doutrina sobre a matéria.

Dilema que se impõe

Pouco é o espaço e menos ainda o tempo para uma exposição sumária mas quanto possível elucidativa, do problema ferroviário, que surgiu com gravidade crescente desde 1930, embora tivesse já antecedentes.

A causa principal é a concorrência desordenada da camionagem. Atenuaram-se, quanto possível, os efeitos, no que respeita aos transportes de passageiros com o decreto de 1934. A concorrência nos de mer-

cadorias tomou, porém, proporções tais, que a pirataria dos carros alugados desenvolve-se assustadoramente.

Dois anos vão passados sem resolução sobre os meios propostos para regularizar e coordenar os transportes.

São necessários preceitos claros e eficazes, imediatamente promulgados, que harmonizem os interesses em conflito, subordinando-os ao interesse geral.

Deve-se assegurar o rigoroso cumprimento dos preceitos vigentes e dos que há muito deviam ter sido decretados e tornar, para êsse fim, suficientemente eficaz a policia e fiscalização nas estradas.

Sem essa normalização não há possibilidade de remodelação de tarifas, porque as empresas não hão-de fazer guerra de preços para combater a concorrência abusiva e introduzir nas tarifas reduções excessivas que as arruinariam.

Essa causa toma incremento assustador de ano para ano, como o demonstra mas licenças concedidas a carros de aluguer nos ultimos anos:

1934, 326. — 1935, 751. — 1936, 953.

Vem juntar-se-lhe agora o aumento de preço do carvão, dos metais e de outros materiais, ocorrido nos ultimos anos: subida do carvão de 18/4 sch em 1935, 24/0 em 1937 a 27/4 em 1938.

É necessário repetir estes numeros relativos à principal despesa de materiais nos caminhos de ferro.

Quando se voltará a preços normais perante o agravamento de fretes maritimos e os trabalhos de armamento que por tôda a parte se fazem?

* * *

Sem providencias imediatas os saldos de exploração, cada vez mais diminutos, serão substituidos por *déficits*; nada se poderá pagar aos credores e depois de reduções de trabalho, que lançam o pessoal na miséria e prejudicam a conservação das linhas e do material circulante, virá a falência.

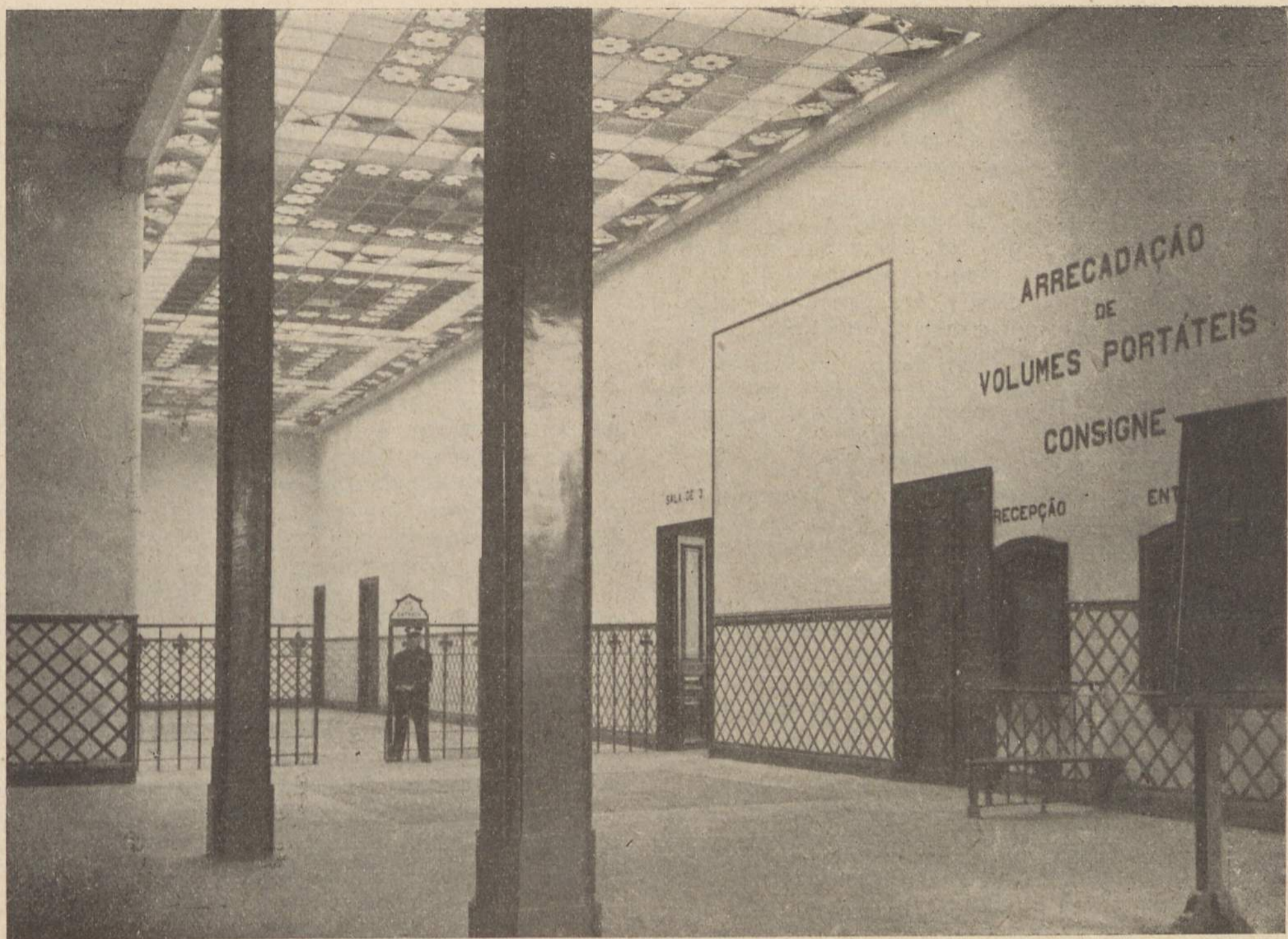
Como se há-de manter a exploração regular? É indiferente ao País que ela exista?

Propôs-se, por isso, como paliativo de rápida applicação a que se tem recorrido aliás em quasi todos os países — o adicional em discussão, que tem incontestáveis inconvenientes.

A pesar-de se provar que um aumento de 10 % nas tarifas corresponde a menos de 4 milavos por quilo dos géneros à distancia média de 150 quilómetros, o comércio de retalho arredondará o aumento e em vez de 3,9 milavos acrescenta ao preço o mínimo cobrável de 5 centavos.

Entretanto crescerá o desvio do tráfego pela camionagem, sendo os intermediários quem mais lucra.

Assim o adicional favorecerá a concorrência desordenada, não dará os 10 % das receitas actuais



ESTAÇÃO DO ROSSIO — Entrada das salas de 1.^a, 2.^a e 3.^a classes

e determinará forçosamente aumento do preço dos géneros e de injusta animosidade contra as companhias.

Por isso tenho manifestado a minha repugnancia por êste expediente defeituoso.

* * *

Mas se a êle se quisesse renunciar, seria preciso tomar providências imediatas; outra não vejo que não seja o auxilio immediato do Estado às empresas para tornar possível a continuidade e melhoria da exploração.

Porque se não há-de autorizar o Govêrno a aplicar immediatamente a quantia necessária até 25.000 contos por exemplo, impondo-se ao mesmo tempo a immediata regularização dos transportes de mercadorias por estradas?

Primum vivere, deinde philosophari.

Virão depois as reformas da exploração, as fusões, as remodelações de tarifas, etc.

Não seja norma da nossa politica ferroviária a famosa fábula do rapaz, em risco de se afogar por ter caído à água e ao qual o mestre prega um sermão, repreendendo-o pela imprudência e só no fim lhe acode, quando êle está quási a afogar-se.

Há quem pense que nada se deve fazer para acudir às linhas férreas e portanto às empresas, sem se resolver no conjunto o problema, com fusões,

remodelações de tarifas e de normas administrativas; depois virão os remédios de ocasião.

Bem sei que o bom do *Sganarelo* dizia:

*Com os doentes à morte
É que brilha a medicina.*

Melhor é tratar a tempo o doente, por grave que seja o seu estado, que deixá-lo morrer para tentar ressuscitá-lo depois.

O dilema está pôsto: ou se autoriza o adicional com todos os defeitos, ou se dão, de preferência e já, os necessários subsídios ou adiantamentos, em termos razoáveis, às empresas.

Não é a elas que se fazem, é a um órgão primordial da vida económica da Nação que se acode.

E que não continuem de modo algum as dilacões na regulamentação dos carros automóveis de aluguer. Os dois anos perdidos quanto mal tem feito já!

Engraxe só com

MIMI

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L.^{da}
Avenida 24 Julho, 102



LISBOA

Ecoss de uma visita à Sociedade

A VOZ DO OPERÁRIO

Talvez o leitor amigo não entrasse ainda na «Voz do Operário». E se o não fez, como nos atrevemos a supor, merece a pena faze-lo, porque volta de lá, nós lho asseguramos, com o coração confortado e talvez com mais coragem para as agras lutas da vida.

«Catedral do Bem» lhe chamou um esclarecido espírito e, de facto, naquele templo de educação só se pratica o Bem, como tivemos ocasião de apreciar, quando da visita que, na qualidade de jornalista, lhe fizemos no dia 16 do mês findo.

Que enorme lição, que admirável exemplo, não vêm dando os dirigentes dessa magnífica instituição, na sociedade portuguesa durante os longos 55 anos da sua, por tantos títulos, gloriosa existência?

Se olharmos o passado, se na curva da estrada nos detivermos a relembrar o número de colectividades fundadas e mantidas por gente de teres, que têm sossobrado por falta de fé, melhor avaliaremos a obra levada a efeito por êsses andes trabalhadores.

Mas vejamos rapidamente o que a «Voz do Operário» de grandioso realiza:

Escola para os filhos dos sócios — Cantina — Assistência médica aos alunos — Calçado para os mais desprotegidos — Aulas nocturnas para adultos — Bolsas de estudo — Enxovais para recém-nascidos filhos de sócios — Policlinicas para os sócios e famílias a preços módicos — Funerais aos sócios e vantagens no dos parentes.

Emfim, um nunca acabar de benefícios e de vantagens cujo valor se verifica pela leitura do seu último e bem elaborado relatório relativo à gerencia de 1936.

* * *

A visita dos representantes da imprensa, que constituia um dos números do programa das festas comemorativas do 55.º aniversário da prestimosa instituição, revestiu-se de um especial significado, despido de protocolos inuteis em casa de operários.

Sendo assim, o acolhimento foi gentil e amável, sem exageros nem affectações, por parte dos seus dirigentes, alto funcionalismo, professorado e mais pessoal que operou prodigios para rodear os jornalistas de todas as atenções.

Os seus corpos gerentes estavam representados: a assemblea geral pelo presidente e 1.º secretário, respectivamente os srs. Agostinho de Carvalho e Ferreira Baptista; a comissão administrativa pelos srs. José Gregório de Almeida, presidente; Alvaro Negrão, 2.º secretário; Henrique José Paulista, 1.º tesoureiro; João de Jesus Urbano, 2.º tesoureiro; Jacinto de Oliveira Brázio, 1.º vogal e Amilcar Costa, 2.º vogal, que também representava o jornal «A Voz do Operário», de cuja comissão de redacção faz parte.

Do seu categorizado funcionalismo vimos o dr. Alfredo Franco, médico escolar e director da Policlínica; Augusto Sandres, inspector escolar e dr. Aurélio Gonçalves, chefe da secretaria geral. O professorado da Sociedade encontrava-se largamente representado, predominando o femenino.

A visita foi demorada, e assim os jornalistas pu-

deram detalhadamente apreciar a importante biblioteca, doada na sua maior parte por um grande amigo da colectividade, Fernão Boto Machado; o gabinete de redacção; a curiosa colecção do órgão da instituição que vem desde a data recuada de 1879.

Mereceram especial atenção as aulas, o museu escolar, a policlínica, a secretaria geral, o consultório dentário, a secretaria escolar, a cantina, a cozinha, a tipografia, a tesouraria, o amplo anexo onde estão instalados os serviços funebres e o deslumbrante Salão de Festas, no seu género o melhor que conhecemos.

Mas o que despertou um mais cuidadoso interesse foi, sem dúvida, o consultório médico escolar, pelos esclarecedores elementos que, num à vontade cativante, prestou o ilustre clínico que tão devotadamente o dirige, o dr. Alfredo Franco.

Os dados facultados e os números estatísticos que em conversa foi apontando dizem-nos do valor desse departamento adentro de a «Voz do Operário» e da superior competência de quem o orienta.

Na escada ampla, cheia de luz, observamos duas artísticas lápidas que mostram o reconhecimento da alma do povo por alguma das pessoas que mais destacadamente prestaram em vida serviços à prestimosa Sociedade.

Na leitura dos nomes se sente bem o espírito da colectividade, pois quem os coligio, excluiu para muito longe o daninho escalracho do sectarismo que tudo corroe, para assim poder, na mesma homenagem, reunir homens de Estado, escritores, beneméritos, jornalistas e simples trabalhadores.

* * *

Serviu-se um Porto de honra que foi o pretexto para melhor se conhecer ainda alguns aspectos da agremiação: Agostinho de Carvalho, como presidente da mesa da assemblea geral, em breves palavras saudou os jornalistas portugueses e estrangeiros que haviam honrado a «Voz do Operário» com a sua visita; José Gregório de Almeida, presidente da comissão administrativa, que em frases simples e sinceras lembrou que a Sociedade tivera como origem o modesto jornal, cuja iniciativa partira de um obscuro operário tabaqueiro, e solicitou dos jornalistas presentes a maior propaganda possível, e que se algo existia que merecesse elogio êle deveria recair nos primitivos fundadores.

Mais discursos, salientando se o do sr. Amilcar Costa, em nome do jornal, palavras rápidas a sintetizar um pensamento cheio de equilibrio que agradou à assistência. Da imprensa, brindes oficiais, elegância e cortezia a agradecer uma hospitalidade acentualmente acolhedora: o do dr. Jorge de Faria, presidente do Sindicato Nacional da Imprensa e Marcel Darvy, do Centro da Imprensa Estrangeira.

Durante a visita foram distribuídos pelos jornalistas do livros *Figuras Gradadas de «A Voz do Operário»*, valioso trabalho e que Raúl Esteves dos Santos, autor de uma vasta bibliografia sobre aquela prestigiosa associação, traça com felicidade o perfil de alguns dos seus mais valiosos amigos.

* * *

Quando a antiga Rua da Infância, a caminho da redacção, nós vínhamos a pensar na fé que devem ter possuído os seus dirigentes para, num meio tão safaro como o nosso, erguerem um edifício tão imponente como a *Grande Catedral do Bem*.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

O «Diário do Governo», n.º 34, II série, de 11 de Fevereiro, publica o seguinte :

Por portaria de 24 de Janeiro findo, visada pelo Tribunal de Contas em 5 do corrente mês :

Carlos Augusto de Almeida, escriturário de 2.ª classe do quadro permanente — promovido à 1.ª classe, por concurso, nos termos dos artigos 21.º, 25.º e 27.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 40, II série, de 18 de Fevereiro de 1938 publica o seguinte :

Por contrato de 26 de Janeiro findo, visado pelo Tribunal de Contas em 14 do corrente mês :

Manuel Alexandre Paixão — nomeado, mediante concurso, escriturário de 2.ª classe, contratado, do quadro permanente desta Direcção Geral, ao abrigo dos artigos 21.º, 25.º e 27.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 41, II série, de 19 de Fevereiro de 1938, publica o seguinte :

Lista provisória, nos termos do artigo 21.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, dos candidatos admitidos ao concurso para engenheiros mecânicos de 3.ª classe do quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a que se refere o aviso publicado no «Diário do Governo» n.º 301, 2.ª série, de 27 de Dezembro de 1937, sendo dado o prazo de oito dias para qualquer reclamação, findo o qual se procederá à organização da lista definitiva :

António Oleiro do Santos Heitor.
Armando Cândido Barbosa Fernandes.
Carlos de Castro Pereira Pais.
Francisco Xavier de Moraes Pinto Malheiro.
Manuel Gorjão Fernandes Nogueira.

O «Diário do Governo», n.º 42, II série, de 21 de Fevereiro de 1938, publica o seguinte :

Por portaria de 29 de Janeiro findo, anotada pelo Tribunal de Contas em 12 do corrente mês :

Joaquim de Jesus, medidor, adido, dos Caminhos de Ferro do Estado, ao serviço desta Direcção Geral, nos termos do decreto n.º 26:504, de 6 de Abril de 1936 — desligado do serviço para efeitos de reforma, a contar de 19 de Janeiro findo, data em que foi julgado incapaz de todo o serviço pela junta

D. Julieta de Mendonça e Costa

Sufragando a alma da Ex.^{ma} Snr.^a D. Julieta de Mendonça e Costa, a Irmandade de Nossa Senhora da Piedade manda rezar no dia 4 uma missa na Capela do Alto da Piedade, no lugar do Sabugo.

* * *

O nosso director Carlos d'Ornellas, recebeu na nossa redacção cartas de pesames de mais as seguintes pessoas:

António Cecilio Martins, major Simões Ramalho, D. António Marquez, Mademoiselle Celine Moreause, etc.

médica da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado.

O «Diário do Governo», n.º 43, II série, de 22 de Fevereiro de 1938, publica o seguinte :

Por despacho de 13 de Fevereiro:

Emílio Barbosa Estácio, terceiro oficial do quadro permanente — concedidos treze dias de licença graciosa ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Nos termos do disposto na alínea c) do artigo 19.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, determino que o júri para o concurso dactilógrafos de ambos os sexos do quadro permanente desta Direcção Geral seja constituído da seguinte forma:

Presidente — Engenheiro chefe da 2.ª Repartição, Hermínio Soares da Costa e Sousa.

Vogais:

Chefe de secção Óscar Amândio da Cruz e Sousa.
Chefe de secção Raúl Machado Lopes de Barros.

AVISO

Nos termos do disposto nos artigos 1.º e 3.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, e decreto-lei n.º 27:695, de 13 de Maio de 1937, se faz público que está aberto concurso de provas práticas, pelo prazo de trinta dias a contar da publicação deste aviso, para preenchimento de vagas de de dactilógrafos que venham a dar-se no quadro permanente desta Direcção Geral no decurso de dois anos.

Os requerimentos dos candidatos, de ambos os sexos dirigidos ao engenheiro director geral de caminhos de ferro, serão entregues na Repartição dos Serviços Gerais desta Direcção Geral, indicando o nome, naturalidade, filiação, residência e o número e data do respectivo bilhete de identidade, instruídos com os seguintes documentos:

- Comprovando a nacionalidade portuguesa (certidão de idade ou bilhete de identidade);
- Comprovando a idade (certidão de idade ou bilhete de identidade);
- Comprovando ter bom comportamento, o que mostrará por meio de certificado de registo criminal e policial;
- Comprovando ter satisfeito aos preceitos do recrutamento, da legislação em vigor, se o candidato fôr do sexo masculino;
- Comprovando ter qualidades físicas necessárias para o bom desempenho do cargo a que se destina, o que mostrará

pelos atestados médicos a que se refere o decreto-lei n.º 15:518, de 29 de Maio de 1928, ou pelo boletim de inspecção a que se refere o decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931, passados com a antecedência não superior a três meses :

f) Comprovando ter, pelo menos, aprovação no exame de admissão aos liceus ou habilitação legal equivalente ;

g) Declaração a que se refere a portaria n.º 8:127, de 5 de Junho de 1935 (modelo n.º 3), devendo a respectiva assinatura ser feita sobre um selo fiscal da importância de 2\$50 e reconhecida pelo notário a mesma assinatura ;

h) Declaração a que se refere o decreto-lei n.º 27:003, de 14 de Setembro de 1936, em meia folha de papel selado e reconhecida por notário a assinatura do candidato.

As provas práticas realizar-se-ão em dia, hora e local a anunciar no «Diário do Governo» e versarão, sobre o programa publicado no «Diário do Governo» n.º 222, 1.ª série, de 21 de Setembro de 1936.

Repartição de Exploração e Estatística

O «Diário do Governo», n.º 36, II série, de 14 de Fevereiro de 1938, publica o seguinte :

Por despacho de 8 do corrente :

Aprovando, de conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, o projecto do aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta relativamente à aplicação dos preços da tabela n.º 19 da tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, às remessas constituídas por telhas ou teiões de barro ou grés, não designados, quando destinadas a Guarda, local ou transmissão.

Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Governo», n.º 42, II série, de 21 de Fevereiro de 1938, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 3 da linha do Vale do Lima, de execução de terraplenagens, obras de arte correntes, muros de vedação, serventias e pavimentações da estrada de ligação da estrada municipal denominada da Taboieira com a estrada nacional n.º 5-2.ª, acesso à estação de Lanheses, adjudicada a João José da Silva, aprovar o referido auto, e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

TEATROS E CINEMAS



ACTRIZ PALMIRA BASTOS

que vai trabalhar para o Variedades na revista «Olaré quem brinca»

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL - Às 15-«Matinée» com baile infantil. - 21,30- Greve Geral», «Verbena de la Paloma», «Atrás do reposteiro» e baile.
 AVENIDA-21,30-«A noiva rica», variedades e bailes.
 EDEN-21,30-«Chuva de mulheres», variedades e baile.
 VARIEDADES-20,30 e 25 «Olaré quem brinca!»
 MARIA VITORIA-20,30 e 25-«A Praça da Alegria».
 GIMNASIO-22-«Pão saloio» e baile.
 APOLO-21-Variedades e baile.
 COLISEU-14,50-«Matinée» e baile infantil.-21,45 Variedades internacionais e portuguesas- meia noite: baile de máscaras.

CINEMAS

POLITEAMA-21,15- Cinema, variedades e a revista «Carioca».
 S. LUIZ - 15 e 21,30- «Um dia nas corridas», Joan Warner e baile.
 CONDES - 15 e 21,30-«Três artelheiros» e variedades.
 ODEON-15,30 e 21,30- Cinema, variedades e baile.
 PALÁCIO-15,30 e 21,30- Cinema, variedades e baile.
 CHIADO TERRASSE-15 e 21,15-«A rainha do patim».
 LYS-14,30-«Matinée» baile infantil.-21,15-«Maria Papoila» e baile.
 CAPITÓLIO-14,30-«Matinée» e baile infantil.-21-«Maria Papoila», variedades e baile.
 PARIS-15 e 21- Cinema, variedades e baile.
 JARDIM-CINEMA-22 Cinema e baile.
 OLIMPIA - Das 14 às 24 horas- Sempre novos programas.
 ROYAL-15-«Matinée» e baile infantil.-21-«Vamos dançar» e baile.
 REX-15 e 21,15-«Evas do século XX».
 EUROPA-15 e 21-«Via lactea» e baile.
 SALÃO IDEAL (Loreto) Das 18 às 24- Sempre novos programas
 IMPERIAL- Rua Francisco Sanches.
 MAX-CINE- Rua Barão de Sabrosa.
 SALÃO PORTUGAL-21-«Carga da Brigada Ligeira».
 PALATINO-15 e 21- Cinema, variedades e baile.
 JARDIM ZOOLOGICO-Exposição de animais.



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

OZONAIR

APARELHOS GERADORES DE OZONE PARA

Aplicações domésticas-purificação, desodorização, etc., do ar das casas particulares, pequenos escritórios, etc.

Aplicações industriais

a) purificação e desodorização do ar dos cafés, restaurantes, cinemas, teatros, grandes armazens, fábricas, etc.

b) purificação e envelhecimento dos alcoois e vinhos e vinagres,

c) no fabrico da cerveja, do alcool, dos oleos, sabões, etc.

d) na conservação dos géneros alimentícios, peles, etc., etc.
 Aplicações terapêuticas-no tratamento da anemia, doenças da boca, afecções pulmonares, asma, diabetes, cicatrização de feridas, etc.

Representante exclusivo para Portugal da Procédés

OZONAIR

IZIDORO TOSCANO RICO R. da Prata, 250, 2.º, D.
 LISBOA Telef. 23725

O PORTO DE LISBOA E AS SUAS OBRAS

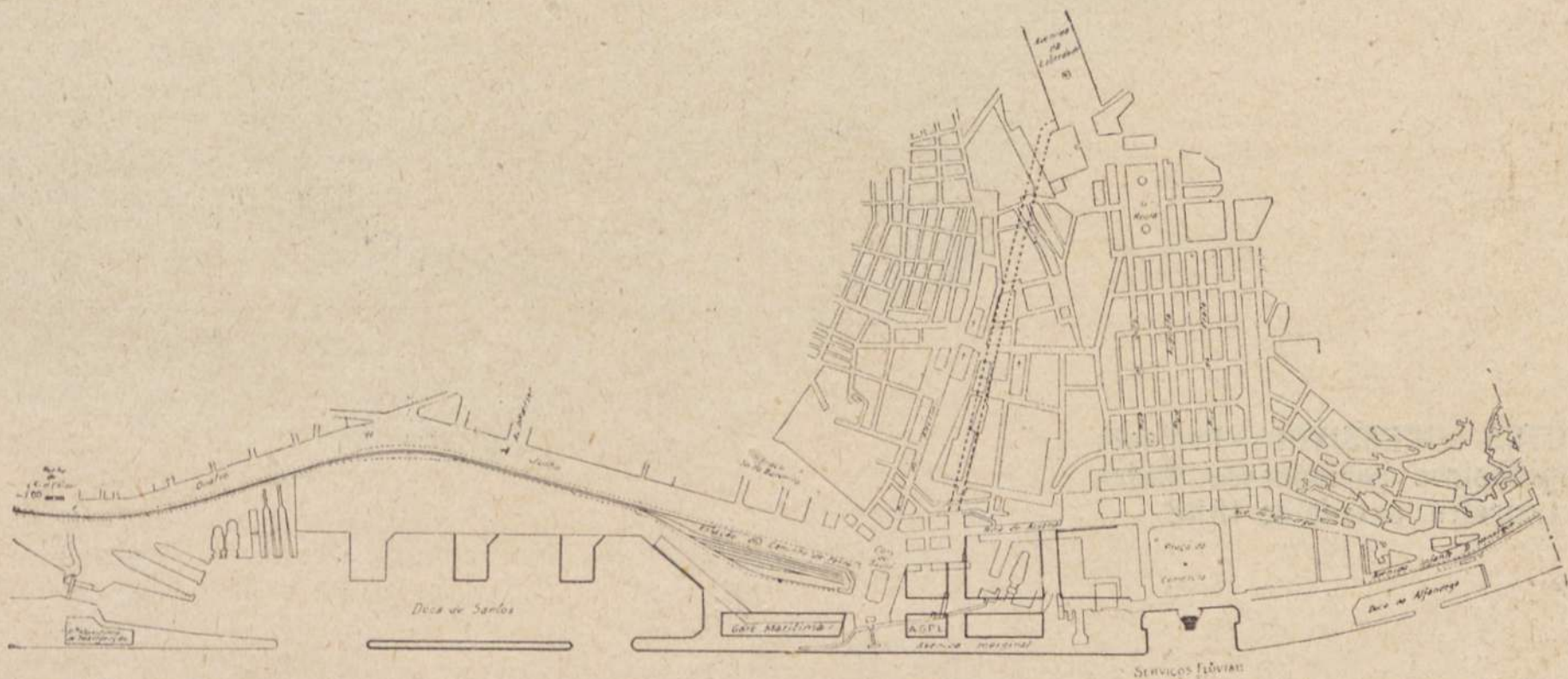
Pelo Prof. de Eng.^a A. DE M. CID PERESTRELO

(Conclusão)

Novos regulamentos de tarifas e maiores facilidades dadas ao comércio e à navegação, completam esta obra. O tráfego do pôrto tem-se desenvolvido, sendo, em 1930, o número de navios entrados, de 2.858, com mais de 12 1/2 milhões de toneladas brutas de registo, de 260.970 o número de passageiros embarcados e desembarcados, de 243.273 o das malas postais, e atingindo as mercadorias carregadas e descarregadas cêrca de dois milhões de toneladas. Com a conclusão das obras da 3.^a Secção, ficará o pôrto com mais 910 metros lineares de cais acostáveis, mais 3.830 metros lineares de taludes

Duarte Abecassis — preconizou entre outras obras, já hoje executadas ou em via de execução, a construção de instalações provisórias para o serviço dos passageiros no Cais de Alcântara; a construção da grande estação marítima no Cais do Sodré, com o correlativo complemento das obras da 1. Secção, na parte compreendida entre o Terreiro do Paço e Santos; o aproveitamento dos terraplenos da 2.^a Secção, a construção de um pôrto de pesca e de um aeroporto.

Dado que ao pôrto foi imposta esta disposição em extensão, ocupando cêrca de 12 quilómetros da margem — e que hoje poderemos talvez criticar,



Planta indicando as obras preconizadas pelo autor, para o complemento da 1.^a secção do Pôrto de Lisboa

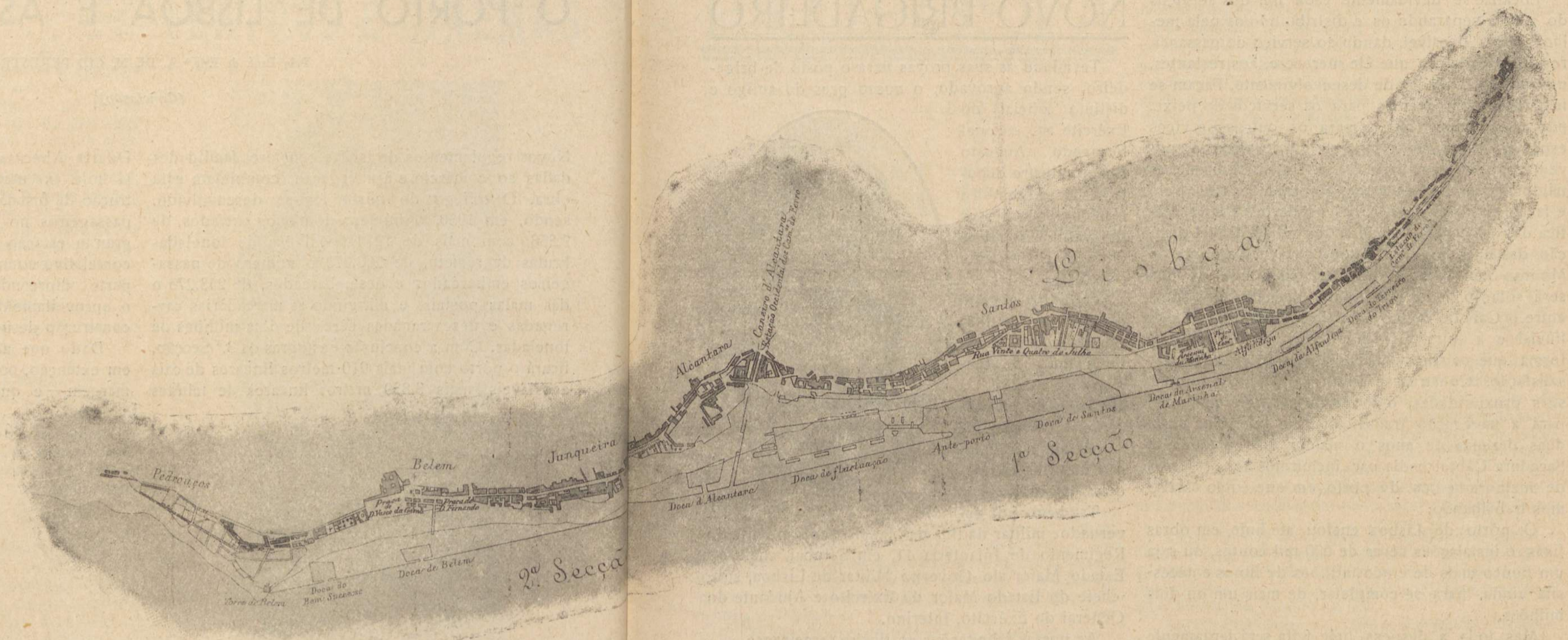
empedrados, uma doca de abrigo com cêrca de 46.000 metros quadrados de área molhada e novos terraplenos com cêrca de 800.000 metros quadrados de superfície, que permitirão o alargamento da estação de Santa Apolónia, a instalação de novas indústrias e o desenvolvimento do comércio, na parte mais comercial e mais industrial do pôrto.

A obra de regularização da margem, projectada a seguir à 3.^a Secção, entre o Poço do Bispo e a Matinha, permitirá ainda a transferência da fábrica do gás, que há tantos anos afronta a Tôrre de Belém, e o prolongamento da ligação prevista, pela Avenida Infante D. Henrique, do Terreiro do Paço com a parte de montante do pôrto.

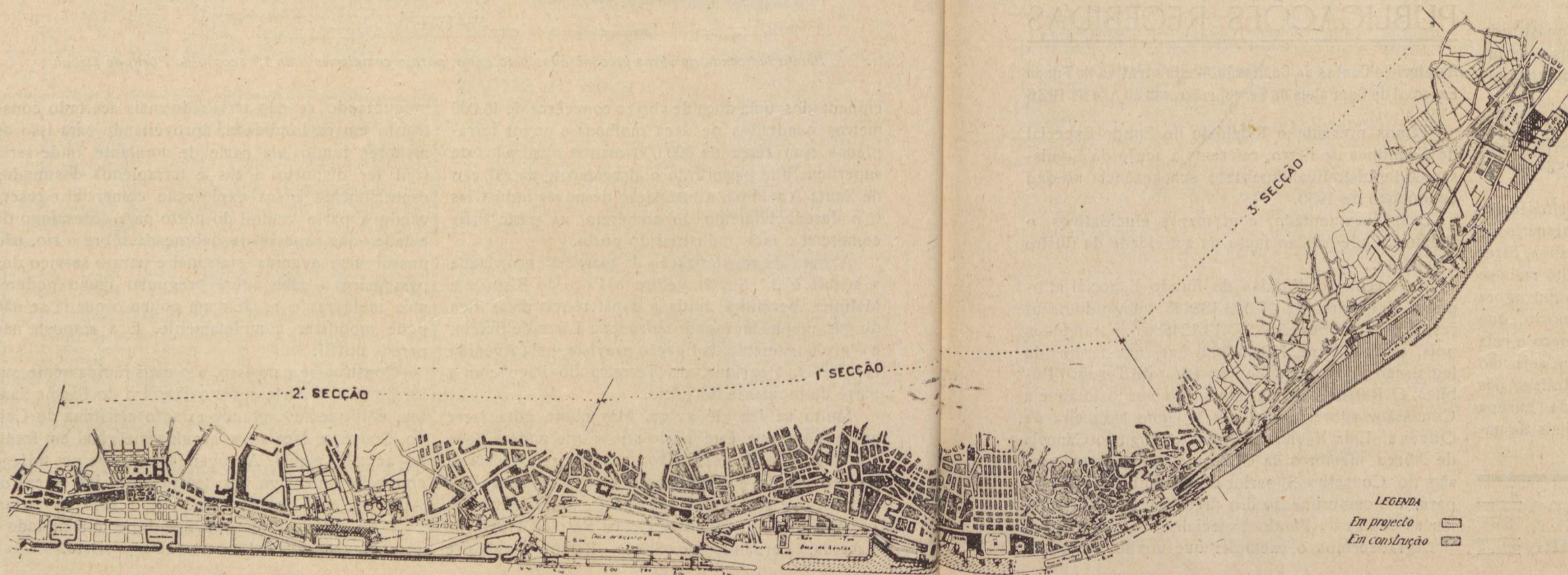
Muito se fez até agora. Mas muito falta fazer ainda para que êste pôrto seja o que pode e deve ser. Já em 1928 a comissão nomeada pelo Govêrno para o estudo e classificação dos nossos portos, — da qual tive a honra de fazer parte, juntamente com os distintos engenheiros Costa Serrão, Hugo de Lacerda, Fernando de Sousa, Ramos Coelho e

preguntando se não teria sido mais acertado construí-lo em profundidade, aproveitando para isso os menores fundos da parte de montante, onde seria fácil ter disposto docas e terraplenos destinados especialmente à sua exploração comercial e reservando a parte central do pôrto para o desafogo da cidade, que, apesar de debruçada sôbre o rio, não possui uma avenida marginal e para o serviço dos passageiros — cabe agora perguntar como poderemos melhorar e reparar um pouco o que já se não pode modificar completamente. E a resposta não parece difícil.

Construa-se para isso, e o mais rapidamente que fôr possível a parte entre o Terreiro do Paço e Santos, edifique-se a grande estação marítima do Cais do Sodré e faça-se a avenida marginal em frente do actual Arsenal. Aproveitem-se, para um tráfego comercial intensivo, os terraplenos das docas de Alcântara e de Santos, construindo, para isso armazens de mais de um pavimento e aumentando a aparelhagem do pôrto, como está previsto.



PROJECTOS SUCESSIVOS—Projecto dos engenheiros portugueses Matos e Loureiro, datado de 1886



LEGENDA
 Em projecto [hatched box]
 Em construção [solid box]

OBRAS ACTUAIS DO PORTO DE LISBOA
 — Obras executadas, em execução e projectadas pela Administração do P. L.

Localize-se devidamente cada um dos serviços do pôrto, separando-os e distribuindo-os pela melhor forma possível, dando ao serviço de passageiros a importância que êle merece e, aos restantes, novas possibilidades de desenvolvimento. Façam-se instalações apropriadas para os serviços do peixe, para os combustíveis e para os outros serviços especiais do pôrto e cuja melhor localização convém convenientemente estudar. Dotem-se os clubes náuticos com uma doca para embarcações de recreio e façam se ali as necessárias instalações para a prática dos desportos. Cuide-se da indispensável ligação das duas margens — que a projectada ponte do Montijo não resolveria completamente — e de que será solução limite uma ponte, ou melhor um túnel entre o Cais do Sodrê e Cacilhas, quando o tráfego fluvial e a outra margem se desenvolverem por tal forma que os «Ferry-boats» já lhes não possam dar satisfação. Construa-se junto ao Montijo, ou nas suas proximidades, o aeroporto militar e comercial para a navegação transatlântica e que já há quasi duas dezenas de anos o malogrado Comandante Sacadura Cabral pedia para incluirmos nos projectos de melhoramentos do pôrto, em que então estávamos trabalhando.

O pôrto de Lisboa custou até hoje, em obras fixas e instalações cêrca de 600 mil contos, ou seja um pouco mais de cinco milhões de libras e necessita ainda, para se completar, de mais um ou dois milhões.

Mas toda a despesa nele feita será largamente reprodutiva pelos benefícios que à economia do País trará um maior desenvolvimento do seu primeiro pôrto.

Êste pôrto, em que a natureza fez quasi tudo aquilo que, à custa de pesados sacrifícios e de incomportáveis despesas, se tem feito nos outros portos, tudo vale e tudo merece.

Melhoremo-lo e completemo-lo pois, procurando ao mesmo tempo que novas fontes de expansão e de tráfego atrair cada vez mais a navegação e a carga.

E possam os vindouros, daqui a meio século, ao celebrarem a data do primeiro centenário da inauguração das obras do pôrto de Lisboa, dizer que se muito se tinha feito até hoje, muito mais se fez depois, do segundo quartel do século que agora começa e em que o nosso primeiro pôrto, que ocupa já um lugar proeminente pelo número e pela tonelagem dos navios que o freqüentam, seja não só o grande pôrto da Península para o tráfego das mercadorias, mas o verdadeiro Cais da Europa para os passageiros e para as malas postais da navegação marítima e da navegação aérea.

NOVO BRIGADEIRO

Terminou as suas provas para o pòsto de brigadeiro, sendo aprovado, o nosso presado amigo e distinto official do Exército sr. coronel Fernando Augusto Borges, ilustre deputado à Assembleia Nacional, professor da Escola Central de Officiais e brilhante jornalista.

O futuro general que é um distinto açoreano, tem já um linda folha de serviços prestados à Nação, e foi comandante das tropas que sufocaram a revolução das Ilha da Madeira em 1931.

Também foi governador militar da Ilha da Madeira, comandante do Regimento de Infantaria 11, em Setubal, chefe do Estado Maior do Governo Militar de Lisboa, sub-chefe do Estado Maior do Exército e Ajudante do General do Exército, interino.

As nossas felicitações ao ilustre terceirense.



Coronel Fernando Borges

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Relatório e Contas da Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, referente ao ano de 1936

Temos presente o Relatório do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, referente à acção da Comissão Administrativa durante a sua gerência no ano económico de 1936.

Bem documentado, com mapas elucidativos, o Relatório põe-nos ao facto da actividade da ilustre Comissão.

As receitas ordinárias do Fundo Especial atingiram a quantia de 27.543.188\$88, elevando-se as respectivas despesas a 27.414.124\$86, apurando-se, pois, um saldo de 129.064\$02, que, nos termos da legislação vigente, caducou em favor do Tesouro Público. O Relatório fecha com um louvor justo àquela Comissão, subscrito pelos srs. Jaime Nogueira de Oliveira, Luiz Xavier da Gama e Augusto Cancela de Abreu, membros da Comissão nomeada em sessão do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, para, em cumprimento dos preceitos legais, examinar as contas do Fundo Especial.

Agradecemos o exemplar que nos foi remetido.

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

PROPOSTA

DE LEI SOBRE

TARIFAS

FERROVIÁRIAS

A crise que tem assoberbado os caminhos de ferro foi ultimamente agravada com a elevação grande que sofreu o custo do carvão e dos metais.

Esta elevação do custo destes materiais tem-se feito sentir em toda a parte, e os caminhos de ferro, que consomem em larga escala tanto o carvão como os metais, mas especialmente o primeiro, são larga e desfavoravelmente influenciadas por uma tal alta.

A falta de coordenação dos transportes automóveis e ferroviários, que se procura remover adoptando medidas presentemente em estudo, e a diminuição sensível do tráfego ferroviário por motivo da guerra que tem lavrado no país vizinho são causas da situação embaraçosa em que se encontravam já os caminhos de ferro, a qual, como já se disse, foi agravada pela alta referida que sofreram especialmente o carvão e os metais.

E' de prever que essa alta venha a desaparecer, mas é difícil prever quando tal se dará.

Sendo os caminhos de ferro um útil e imprescindível instrumento de que a Nação dispõe, necessário se torna ajudá-los a vencer esta difícil situação.

Não é justo, de resto, querer-se que os caminhos de ferro transportem pelo mesmo preço que transportavam quando o carvão lhes custava menos cêrca de 70\$ por tonelada.

Na própria Inglaterra, país essencialmente produtor de carvão e metais, reconheceu-se a imprescindível, embora transitória, necessidade de onerar o custo do transporte, igual necessidade tendo sido verificada na França, na Alemanha e na Bélgica.

Estão em estudo remodelações profundas respeitantes aos caminhos de ferro portugueses, tendentes a permitir que eles saiam da situação difícil em que têm vivido nos últimos anos; mas êsses estudos têm de ser forçosamente demorados, pelo que se impõe um auxílio urgente neste momento, auxílio que será transitório e concedido com a condição expressa de em curto prazo apresentarem as emprêsas ferroviárias uma remodelação tarifária, que não só unifique, simplifique e torne mais compreensível a sua aplicação, mas liberte quem utilize esse meio de transporte de encargos pesados e inadmissíveis que hoje existem, como os direitos de transmissão que se cobram na passagem da rêde de uma companhia para a de outra qualquer, o que será facilitado pela organização em estudo, segundo a qual algumas emprêsas existentes terão de se fundir, para darem lugar a um pequeno número de outras mais potentes, com mais condições de resistência e podendo servir melhor o interesse público.

Ouvindo o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, foi êle de parecer que era grave a situação das emprêsas ferroviárias em face do aumento dos preços do carvão e metais, que vieram aumentar o custo da produção, que era impossível

efectuar uma compressão de despesas que permitisse fazer face à situação criada e que era necessário e urgente facultar às emprêsas os meios para fazer face à difícil situação actual, e, se se adoptasse a medida que era sugerida de se aprovar um adicional de 10 por cento, tal medida devia ser condicionada à duração dos agravamentos apontados e à obrigação de as emprêsas apresentarem, antes de a situação se modificar, uma reforma tarifária.

A cobrança de um adicional sôbre a tarifa geral é, de facto uma solução de aplicação fácil e imediata, o que aconselha a sua adopção nas circunstâncias actuais.

Uma pergunta se formula imediatamente: ¿ qual o reflexo de uma tal cobrança no custo da vida?

No próprio parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro se encontra a respos'a a tal pergunta.

Sendo de \$26 o custo da tonelada-quilómetro e 150 quilómetros o percurso médio, isto é, 39\$ o custo do transporte médio de uma tonelada, o aumento proveniente de um adicional de 10 por cento sôbre a tarifa geral será de 3\$90 por tonelada, ou sejam 4 milavos por quilograma, o que não pode provocar aumento sensível no custo da vida.

Por todas as razões expostas se resolve adoptar a aplicação transitória a todo o tráfego de um adicional de 10 por cento, abrindo-se apenas a excepção para o trigo, pois não pode ser aumentado o preço do seu transporte, visto que a indústria da moagem trabalha segundo uma taxa que foi fixada, e não seria possível, pois, estabelecer qualquer compensação se o preço do transporte aumentasse.

Nestes termos, o Govêrno tem a honra de submeter à apreciação da Assembleia Nacional a seguinte proposta de lei:

Artigo 1.º São autorizadas as empresas ferroviárias a cobrar, a partir da publicação desta lei, nas rêdes ferroviárias que exploram, um adicional de 10 por cento enquanto se verificar o aumento que sofreu o custo do carvão e dos metais sôbre o custo que vigorava em 1936.

Art. 2.º Esta cobrança incidirá sôbre todas as cobranças do tráfego, com excepção da relativa ao transporte do trigo.

Art. 3.º O adicional previsto no artigo 1.º cessará a partir de 1 de Julho de 1938, se antes não cessarem as causas que o motivam e residem na alta do preço do carvão e dos metais, ou se antes não fôr aprovada a remodelação tarifária que as emprêsas ferroviárias ficam obrigadas a submeter à aprovação do Govêrno em prazo que não poderá exceder a data de 30 de Maio de 1938.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 27 de Janeiro de 1938. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Parecer sôbre a proposta de lei relativa a tarifas ferroviárias

A Câmara Corporativa, pelas suas secções 1.ª, 2.ª, 3.ª, 4.ª, 10.ª, 11.ª, 13.ª e 24.ª, tomou conhecimento da proposta de lei relativa a tarifas ferroviárias e sôbre ela emite o seguinte parecer:

I

A proposta é um reflexo da crise dos caminhos de ferro, a qual pretende atenuar, embora a não possa resolver cabalmente. Essa crise é por demais conhecida para que sôbre ela se deva largamente insistir. Melhor se traduz pela eloquência fria dos algarismos.

Considera-se geralmente como o último ano normal de boa exploração o ano de 1929, e êste serve, pois, de paradigma para as comparações a estabelecer. De então para cá as receitas da exploração dos caminhos de ferro portugueses sofreram a baixa sensível que consta do quadro seguinte:

Receitas de tráfego

Anos	C. P.	Beira Alta	Norte	Nacional	Vale do Vouga	Estoril	Total
1929.	281:631.165\$22	14:098.102\$12	6:778.848\$28	7:266.053\$40	3:749.673\$56	10:980.048\$11	326:503.890\$69
1930.	274:376.608\$91	13:649.407\$22	6:410.471\$45	7:389.562\$73	5:754.043\$80	11:008.935\$98	318:589.030\$09
1931.	249:983.461\$45	12:758.150\$30	5:438.980\$40	7:042.681\$94	4:808.125\$60	10:215.977\$18	290:247.376\$87
1932.	248:298.898\$45	12:310.191\$00	6:419.921\$31	7:055.996\$44	4:784.845\$14	10:185.891\$90	289:055.744\$24
1933.	251:939.742\$82	12:512.119\$02	6:847.095\$34	7:076.219\$75	5:643.349\$30	9:909.287\$55	293:927.813\$78
1934.	256:240.888\$17	13:071.599\$66	7:190.634\$86	7:307.537\$61	5:790.382\$31	9:736.110\$12	299:337.152\$73
1935.	246:728.151\$16	12:602.790\$80	6:884.040\$67	6:909.822\$35	4:866.251\$27	9:849.108\$57	287:840.164\$82
1936.	248:859.401\$42	11:412.352\$20	6:811.117\$15	6:797.566\$67	4:838.625\$43	9:810.734\$80	288:529.797\$67
1937 (provável) . . .	241:032.000\$00	-\$-	-\$-	-\$-	-\$-	-\$-	-\$-

Dela se vê que a baixa de receitas foi de 32:772 contos na C. P. (ou 40:599 para 1937), 2:686 na Beira Alta, 469 na Companhia Nacional, 911 no vale do Vouga, 1:170 na Sociedade Estoril. Apenas o Norte de Portugal, por feliz excepção, apresenta um aumento de 33 contos, devido ao alargamento apreciável da sua rêde. Sofreram pois as companhias as seguintes reduções de receitas: Companhia Portuguesa, 11,6 por cento (14,4 por cento em 1937); Beira Alta, 19 por cento; Vale do Vouga, 15 por cento, e Sociedade Estoril, 10 por cento.

Correspondentemente à baixa de receitas, desapareceram ou sensivelmente se reduziram os saldos da exploração, isto é, o único lucro que permite remunerar os valiosos capitais investidos na construção das nossas linhas férreas. É o que se vê no quadro seguinte:

seus capitais a montagem e a exploração de um indispensável serviço de interesse público. As conseqüências da crise, com efeito, são de mais elevado alcance, pois que, impedindo a melhoria normal das comunicações por vias férreas, ferem gravemente o próprio progresso económico do País. Por alguns anos as companhias de caminhos de ferro portugueses souberam compreender que não eram simples explorações comerciais, como quaisquer outras, mas que tinham a seu cargo uma capital função de interesse geral. Deram provas do seu espírito innovador, procuraram melhorar e intensificar os seus serviços e não hesitaram em gastar milhares de contos em aperfeiçoamentos materiais, com sacrifício voluntários dos seus accionistas. Côncias das responsabilidades que a sua função pública lhes impunha, a ela souberam corresponder dignamente. Mas nos últimos anos nada disso foi possível.

Saldos da exploração

Anos	C. P.	Beira Alta	Norte	Nacional	Vale do Vouga	Estoril	Total
1929.	35:863.496\$15	2:163.267\$15	210.423\$62	16.644\$13	692.789\$41	3:722.604\$94	42:669.225\$70
1930.	37:072.653\$79	2:145.419\$44	6.422\$87	(a) 397.199\$05	713.398\$93	4:452.917\$22	43:993.613\$20
1931.	36:954.144\$49	1:939.093\$05	(a) 1:103.031\$40	(a) 464.163\$22	253.154\$28	3:809.531\$41	41:388.728\$61
1932.	31:434.759\$87	1:668.780\$20	(a) 758.207\$22	(a) 1:620.452\$53	441.031\$03	3:800.439\$60	34:966.350\$95
1933.	33:358.939\$11	1:481.046\$45	(a) 358.382\$82	(a) 324.313\$01	907.604\$52	3:665.622\$89	38:730.513\$14
1934.	36:513.552\$26	2:037.600\$85	412.355\$70	(a) 254.137\$70	940.064\$10	3:446.915\$56	43:096.359\$77
1935.	29:790.650\$63	1:182.684\$25	46.194\$72	590.385\$93	316.542\$87	3:449.775\$75	35:376.234\$15
1936.	32:749.740\$80	1:186.328\$25	(a) 247.899\$08	202.765\$11	281.144\$60	3:026.601\$47	37:198.681\$15
1937 (provável) . . .	18:854.080\$48	-\$-	-\$-	-\$-	-\$-	-\$-	-\$-

(a) Saldos negativos

Baixaram pois os saldos da exploração de 3:114 contos na Companhia Portuguesa (para 1937 considera-se provável uma baixa de 17:009 contos), de 977 contos na Beira Alta, de 457 contos no Norte de Portugal, de 411 contos no Vale do Vouga e de 696 contos na Sociedade Estoril. Apenas a Companhia Nacional conseguiu elevar o seu saldo em 186 contos. As reduções indicadas correspondem a 8,6 por cento para a Companhia Portuguesa (47 por cento em 1937), 45 por cento para a Beira Alta, 217 por cento para o Norte de Portugal, 59 por cento para o Vale do Vouga e 18 por cento para a Sociedade Estoril.

As cifras são já bem eloqüentes para 1936, mas é sobretudo impressionante o resultado desastroso da exploração de 1937 na Companhia Portuguesa. Para as outras empresas não possuímos dados, mesmo provisórios, mas é de presumir que a sua evolução haja sido paralela. Ora é a situação de 1937 que realmente devemos ter presente na apreciação da proposta.

Mas, mesmo antes da verdadeira catástrofe de 1937, vemos, pois, que de há anos as empresas ferroviárias se vêm arrastando entre nós numa vida angustiosa, que não põe apenas em risco os legítimos interesses de quem permitiu com os

Para fugir ao *deficit*, ou para o reduzir, tiveram de cercar toda a despesa indispensável, disistiram das desejadas melhorias, quando não chegaram a reduzir, mesmo inconvenientemente, a simples conservação das instalações que possuíam.

Não há, porém, que demorar na análise dos males do passado, que a proposta de lei não visa a remediar. Registe-se apenas que o auxílio por ela trazido às empresas ferroviárias as não liberta dos males que já padeceram nem as compensa de prejuízos que se têm de considerar como irremediavelmente adquiridos. Os quadros apresentados mostram como já eram precárias as situações das empresas em 1936. Para isso bastaria, na verdade, quando outras causas não houvesse, a imperfeita actualização das tarifas operada até àquela data. Porque não somos chamados a actuar agora sobre outras causas da crise ferroviária e apenas a proposta sujeita ao nosso exame se refere às tarifas, justo é que insistamos sobre este ponto, mostrando a falta de conformidade entre o seu agravamento e o do custo da vida.

É eloqüente o quadro seguinte dos números-índices do custo do transporte em caminho de ferro nos anos de 1914, 1930 e 1936:

Índices-números do custo do transporte em caminho de ferro nos anos de 1914, 1930, 1936

Rubricas	1914		1930		1936	
	Escudos	Número-índice	Escudos	Número-índice	Escudos	Número-índice
I. Receita por passageiro-quilómetro	\$00,993	100	\$14,241	1.434	\$12,989	1.308
II. Percurso médio dos passageiros	33,8	100	39,3	116,2	38,6	114,2
III. Receita média por passageiro	\$33,6	100	5\$60,1	1.667	5\$02,0	1.494
IV. Receita por tonelada km. (G. V.)	\$07,062	100	\$86,3	1.222	\$79,60	1.127
V. Percurso médio da tonelada (G. V.)	124,1	100	170,3	137,2	176,74	142,4
VI. Receita média por tonelada (G. V.)	8\$76,5	100	146\$86,8	1.676	140\$67,75	1.605
VII. Receita por tonelada-km. (P. V.)	\$01,434	100	\$27,143	1.892	\$25,68	1.791
VIII. Percurso médio da tonelada (P. V.)	133,8	100	139,7	101	149,3	107,5
IX. Receita média por tonelada (P. V.)	1\$99,0	100	37\$92,0	1.905	38\$34,03	1.926
X. Índice do custo da vida no continente, dando, sensivelmente, a variação do poder de compra interno da moeda nacional	100		2.243		2.022	
XI. Cotação média da libra, dando sensivelmente a variação do poder de compra externo da moeda nacional (números-índices):						
Libras-ouro	100		1.894		3.155	
Libras-papel	100		1.741		1.945	

Refere-se este quadro unicamente à antiga rede própria da Companhia Portuguesa, mas, porque ela forma o núcleo mais importante das linhas férreas do País, poder-se-á sem receio generalizar às outras redes a conclusão que desta se deduz. Indica-se no quadro o preço por quilómetro do percurso, porque é esse o elemento que interessa ao cliente do caminho de ferro. Para este há que atender tanto àquele preço como ao número médio de quilómetros percorridos por cada passageiro ou por cada tonelada de mercadoria, pois é o produto desses dois factores que determina o rendimento das linhas. Mostra pois o quadro que o custo da vida se multiplicou por 22,43 em 1930 e por 20,22 em 1936, ao passo que o preço de venda da unidade do tráfego foi apenas multiplicado por um factor compreendido entre 11,27 e 17,91. Resumindo os dados apresentados, pode-se elaborar o quadro seguinte:

Rubricas	1914	1930	1936
Poder de compra interno	100	2:243	2:022
Preço por passageiro-quilómetro	100	1:434	1:308
Preço por tonelada-quilómetro (G. V.)	100	1:222	1:127
Preço por tonelada-quilómetro (P. V.)	100	1:892	1:791
Poder de compra externo (libra-cheque)	100	1:741	1:945
Poder de compra externo (libra-ouro)	100	1:894	3:155

Mas ainda não seria mau se toda a receita revertesse para as companhias, embora insuficientemente actualizada. Tal não sucede, porém, como o mostra o quadro seguinte:

Bases	Impostos			Receitas de tráfego		
	1913	1935	Diferença sobre 1913 Por cento	1913	1935	Diferença sobre 1913 Por cento
100 passageiros-quilómetro	1\$44(7)	1\$74(7)	+ 20,73	19\$47(4)	12\$81(2)	- 34,21
1 tonelada-quilómetro G. V.	\$16(3)	\$08(8)	- 46,01	1\$32(8)	\$77(1)	- 41,94
1 tonelada-quilómetro P. V.	\$01(7)	\$03(1)	+ 82,35	\$30(1)	\$26(5)	- 11,96
Total por:						
1 unidade-quilómetro	\$01(8)	\$02(5)	+ 38,89	\$26(0)	\$20(0)	- 23,08

N. B. — Os números relativos a 1913 indicados neste mapa não são os que representam a expressão numérica correspondente a essa época, mas os que resultam da sua actualização para o valor da moeda em 1935.

Quere isto dizer que em vinte e dois anos, de 1913 a 1935, os impostos por unidade de tráfego de passageiros subiram de 20,73 por cento, ao passo que a receita líquida da Compa-

panhia baixou de 34,21 por cento. Na grande velocidade baixaram os impostos 46,01 por cento, mas também as receitas baixaram 41,94 por cento, e na pequena velocidade os impostos cresceram de 82,35 por cento, enquanto a receita descia de 11,96 por cento.

No conjunto, os impostos para o Estado cresciam naquele período de 22 anos de 38,89 por cento, enquanto as receitas das empresas baixavam de 23,08 por cento.

Quando as Companhias já não ostentavam grande opulência vieram pois a reduzir praticamente as suas tarifas de 34 por cento para os passageiros, de 42 por cento para a grande e de 12 por cento para a pequena velocidade.

Se, em vez de percentagens, olharmos os resultados efectivos, veremos que de 1913 a 1935 o rendimento dos impostos se elevou de 9:816 contos a 18.713 contos, ou mais 90 por cento, e a receita líquida tarifária só subiu de 139:556 a 150:417 contos, ou mais 7,78 por cento. Vê-se assim que a insuficiência da actualização tarifária ainda muito mais se accentua porque o Estado nela se reservou uma parte desproporcionada.

Pelo decreto n.º 12:103, de 5 de Agosto de 1926, com efeito, foi criado o imposto ferroviário de cerca de 12 por cento, que englobou todos os aumentos anteriores (elevação do imposto do selo em 50 por cento pelo decreto n.º 4:056, de 6 de Abril de 1918, criação de um emolumento de 5 por cento sobre o selo pelo decreto n.º 5:524, de 10 de Maio de 1919, elevação do emolumento a 6 por cento pelo decreto n.º 7:027, de 15 de Outubro de 1920, elevação das taxas de selo ao dobro

pela lei n.º 1:193, de 31 de Agosto de 1921, redução do emolumento sobre o selo a 1 por cento pela lei n.º 1:368, de 21 de Setembro de 1922, elevação do selo a cinco vezes as taxas

em vigor pela lei n.º 1:552, de 1 de Março de 1924, elevação do selo a 5 por cento das importâncias dos transportes pela lei n.º 1:663, de 17 de Julho de 1924, e elevação do imposto de assistência de 15 vezes as taxas em vigor pela lei n.º 1:668, de 9 de Setembro de 1924).

Ora é curioso notar que em 1933 o imposto sobre mercadorias era em França de 7 por cento, em média, na Alemanha, de 7 por cento, na Áustria e na Espanha de 5 por cento, na Bélgica de 1,25 por cento, na Itália de 2 por cento, e não existia na Inglaterra, na Dinamarca e nos Estados Unidos da América do Norte. Sobre os passageiros cobrava-se um imposto de 12 por cento em França, de 11,55 por cento, em média, na Alemanha, de 3 por cento na Áustria de 1,25 por cento na Bélgica, de 25 por cento na Espanha, e nada se cobrava na Inglaterra, na Dinamarca, nos Estados Unidos da América do Norte, na Noruega, na Holanda, na Polónia, na Suécia e na Suíça.

Com a única excepção da Espanha, quanto aos passageiros, foi pois o nosso País o que mais longe levou a tributação do tráfego ferroviário. E o seu ónus é especialmente pesado pela fraca intensidade do nosso tráfego ferroviário, que em 1932 era na melhor rede do País de 207:111, em vez de 430:645 na rede de Madrid-Saragoça-Alicante, 1.784:204 na do Norte da França, 1.082:529 na Bélgica, 538:326 no P. O., 727:151 na Alemanha e 532:252 na Itália.

Se escolhermos para confronto o ano de 1933, para o qual podemos reunir maior número de dados precisos, não se segue daí que tenha melhorado a situação depois disso, antes pelo contrário.

É verdade que em 1936 para o barateamento do preço da unidade de tráfego contribuiu o maior uso das tarifas especiais e das reduções concedidas por contratos particulares a que se recorreu para lutar contra a concorrência dos transportes automóveis. Mas, mesmo abstraindo desses coeficientes de correcção, o certo é que em 1936 as tarifas não estavam actualizadas, não tinham acompanhado com exactidão o agravamento do custo da vida, o qual todavia não podia deixar de se fazer sentir em todas as despesas de exploração.

Há, é certo, quem se impressione com o decréscimo das receitas e julgue por um raciocínio bastante simplista que a redução das tarifas poderá trazer um valioso incremento de tráfego e ser assim mais lucrativa do que o seu encarecimento.

Protesta, porém, contra tal conceito a clara lição de doutrina e dos factos.

Escrevia o autorizado economista Colson¹ em 1909:

«Os abaixamentos gerais sobre as tarifas de passageiros não dão mais valia compensadora dos prejuízos sofridos, a não ser que os preços anteriores fôsem proibitivos para uma notável parte do tráfego. Quando não são motivados por situações especiais, traduzem-se por perdas. Contudo a elasticidade do tráfego de passageiros apresenta um carácter mais geral do que a do tráfego de mercadorias: qualquer que seja o preço, os produtos só circulam quando haja uma razão comercial para os transportar, ao passo que o gosto das viagens existe em toda a parte e em toda a parte será mais completamente satisfeito, se os preços baixarem.

Os resultados onerosos das reformas gerais, constatados no que respeita aos passageiros, tornar-se-ão a encontrar verosimilmente ainda com menos excepções para as mercadorias».

Vejam agora a eloquente lição dos factos. Acerca da experiência alemã, Knebel, director dos Caminhos de Ferro do Reich, depois de notar que a regressão das receitas deriva da crise económica e da concorrência de transportes automóveis, diz que para a remediar... «Dois caminhos se oferecem, ou o de proceder a uma redução geral da tarifa que aproveita igualmente a todos os que usam o caminho de ferro, ou de operar por meio de reduções particulares (tarifas especiais), que favorecem determinados meios ou determinadas formas de transporte. A Companhia dos Caminhos de Ferro

Alemães entrou, de uma forma cada vez mais acentuada, de 1932 em diante, neste último caminho, dando facilidades a certas categorias de passageiros por reduções especiais de tarifas... Observar-se-á que a queda das receitas progrediu ainda mais rapidamente do que a dos passageiros transportados e do passageiro-quilómetro; o que se explica pela emigração dos passageiros das classes de tarifa alta para as classes de tarifa baixa, dos combóios rápidos e expressos, importando o pagamento de suplementos, para os combóios sem suplemento nas viagens menos longas, mas também como consequência das reduções das tarifas concedidas.

Mostra isto que nos períodos de depressão económica as reduções de tarifas, por mais numerosas e por mais bem adaptadas às necessidades do tráfego que possam ser, não produzem os efeitos que delas se esperam se a redução da capacidade de despesa da população tiver atingido um tal grau que o preço de uma viagem, mesmo reduzido, só dificilmente possa ser desembolsado... Ao considerar os efeitos da diminuição dos preços de transporte é preciso não perder de vista que, por exemplo, uma redução de 33 1/2 por cento exige um aumento de tráfego de 50 por cento, uma redução de 50 por cento um aumento de tráfego de 100 por cento, para que as receitas se mantenham simplesmente ao nível anterior à redução. Mas é raro que em tempo de depressão económica se possa ter em vista semelhante aumento de tráfego»².

Mas mais exemplos ainda se podem invocar.

Há anos as companhias inglesas, alarmadas pela concorrência do automóvel, sem fazerem uma diminuição geral da tarifa de passageiros, criaram para estas tarifas reduzidas para casos especiais, tam numerosas que raro era o viajante que se utilizava da tarifa geral. Ao fechar as contas do exercício verificou-se que o número de passageiros transportados aumentara de mais de um milhão, mas a receita de passageiros fôra inferior à do ano anterior!

Ainda em Fevereiro de 1937, respondendo a reclamações contra a elevação das suas tarifas, a Direcção dos Caminhos de Ferro Federais Suíços afirmava claramente:

«Era impossível pensar numa redução geral das tarifas; com efeito, a experiência mostrara, sem possibilidades de contestação, que as reduções gerais das tarifas traziam certamente um incremento de tráfego, mas que só em casos muito raros êste bastava para compensar a menor valia das receitas».

Os caminhos de ferro americanos fizeram uma experiência bem demonstrativa. Como a sua situação houvesse melhorado em 1936, resolveram suprimir alguns aumentos de tarifas que haviam sido estabelecidos sobre certas classes de mercadorias desde o princípio da crise. Computam-se em 120 milhões de dólares o valor dessas reduções, que se julgava deverem ser amplamente compensadas por um enorme aumento do tráfego. Todavia, desde o princípio de 1937 o tráfego só baixou em vez de subir.

Como ao mesmo tempo as despesas de exploração sofriam importante agravamento, logo a *Interstate Commerce Commission* autorizou modificações de tarifas, cujo provento foi avaliado em 85 a 90 milhões de dólares anuais. Mas isso não bastou, e as empresas pediram recentemente uma elevação geral de 15 por cento sobre todas as tarifas de mercadorias, que já em princípio foi autorizada. Assim terminou a ilusória e generosa tentativa da redução de preços tentada em 1936.

O exposto basta para nos permitir afirmar que redução de tarifas é quasi sinónimo de baixa de receitas. Por isso afoitamente repetimos que em 1936 as empresas ferroviárias portuguesas se achavam numa situação crítica, proveniente de

¹ *Les travaux publics et les transports*, Paris 1909.

² «La politique tarifaire de la Compagnie des Chemins de Fer Allemands» no *Bulletin de l'Union Internationale des Chemins de Fer*, Janeiro de 1935.

vários anos seguidos com mau resultado da sua exploração, o que, sendo devido a várias causas, era designadamente também consequência da insuficiente actualização das suas tarifas.

II

Porém, sobre a situação já quasi angustiosa de 1936 novos males vieram incidir, que tornaram aquela situação quasi desesperada. Com efeito, nesse ano deu-se uma alta violenta no preço do carvão e dos metais.

O combustível consumido pela Companhia Portuguesa, que escolhemos pela sua maior importância como o índice de todas as restantes empresas, teve o seguinte aumento de custo :

Preço médio das aquisições «cif.»

1929	22/4
1930	23/10
1931	20/1
1932	19/9
1933	18/3
1934	18/7
1935	18/4
1936	18/11
1937	24/9
1938	27/3

Vê-se assim que de 1936 para 1937 o custo do carvão por tonelada subiu bruscamente de 18/11 para 24/9, ou de 30 por cento, e que em 1938 se registou uma nova alta para 27/3, correspondendo a mais 44 por cento do que o preço de 1936. Só por este facto o prejuízo na exploração da Companhia Portuguesa computa-se para 1938 em mais 10:500 contos, e ainda é curioso notar o agravamento mensal quasi constante que se nota em 1936 e 1937, ao passo que o preço do carvão se mantivera praticamente constante de 1932 a 1936. Mostra-o a nota seguinte :

Preço médio da tonelada de carvão em «stock», referido ao fecho das contas de cada mês

1936 :	
Janeiro	104\$21(2)
Fevereiro	104\$33(7)
Março	107\$23
Abril	105\$87(3)
Maio	105\$56(6)
Junho	104\$56
Julho	104\$97
Agosto	105\$07(8)
Setembro	105\$17(2)
Outubro	105\$69(3)
Novembro	106\$02(7)
Dezembro	109\$73(5)
1937 :	
Janeiro	111\$95
Fevereiro	125\$04
Março	137\$02
Abril	132\$03
Maio	129\$84
Junho	127\$58
Julho	134\$75
Agosto	153\$16
Setembro	152\$72
Outubro	159\$37
Novembro	159\$63(8)
Dezembro	157\$07(8)

Para os metais o cálculo é mais difícil, mas podem-se apontar os seguintes dados, comparando a sua alta de 1934 a 1937 :

Valor médio das aquisições
Preço por quilograma

	1934	1935	1936	1937
Cobre para escoras. . .	6\$32	6\$53	6\$74(4)	10\$37
Chapas de cobre lisas	5\$92	5\$43	5\$93	9\$01
Chapas de cobre trabalhadas.	6\$29	6\$93	7\$27	10\$37(9)
Tubos de cobre	7\$30	7\$39(8)	8\$32	11\$92
Estanho	27\$20	25\$75(7)	22\$18(8)	30\$31
Chumbo	1\$81	1\$87(9)	2\$37	3\$64
Chapas de aço lisas . . .	1\$12(5)	1\$14	1\$37(6)	1\$84
Chapas de aço trabalhadas.	8\$45	-\$-	-\$-	6\$92
Tubos de fumo	3\$06	1\$92(5)	1\$39(6)	2\$60(8)
Aros de rodas	1\$15	1\$02	1\$10(6)	1\$70
Ferros (barras, varões, vergalhões, etc.) . . .	\$97(1)	\$97(3)	1\$00(3)	1\$53(9)

Valeu à Companhia Portuguesa e à Companhia da Beira Alta a diminuição de encargos das suas obrigações libeladas em francos, o que, aliás, apenas significa que à custa dos credores da Companhia se beneficiou, com discutível justiça, a sua exploração. Mas a vantagem dali resultante foi apenas de 10:000 contos para a Companhia Portuguesa em 1937 e praticamente nula para a Companhia da Beira Alta, que não estava em situação de pagar sequer os cupões dos seus títulos.

E ainda há a lembrar que algumas empresas nacionais têm de suportar o peso das altas taxas de juro das suas obrigações em desproporção com o preço actual do aluguer do dinheiro, cuja conversão se impõe logo que seja possível.

Para 1938 a situação foi menos funesta. A intensa concorrência dos carvões alemães, que pretendem presentemente assenhorar-se do nosso mercado, onde até hoje cerca de 90 por cento do carvão importado era de proveniência inglesa, permitiu à Companhia Portuguesa adquirir carvão a 26,8 1/2 na quantidade de 65:000 toneladas, que devem ser consumidas até fins de Julho, tendo ainda uma opção para adquirir igual quantidade ao mesmo preço.

A melhoria, em relação a 1937, não deixa de significar um agravamento de 7/9 por tonelada em relação ao preço normal dos anos anteriores, correspondente aproximadamente a um aumento anual de encargos de 10:500 contos em confronto com 1936. Este cálculo é exacto na hipótese de a Companhia usar da opção que lhe está oferecida, o que só poderá fazer naturalmente se tiver alguma probabilidade de ver melhorar em devido tempo as suas condições de exploração.

Para os metais, embora, como já se disse, o apuramento seja mais difícil e mais incerto, parece poder-se fixar sem exagero em 6:000 contos o aumento do custo da quantidade a consumir durante o ano de 1938 na Companhia Portuguesa.

Prevê, é certo, o relatório da proposta que estamos examinando que a alta venha a desaparecer. Haverá talvez excesso de optimismo nessa previsão. Enquanto persistir a febre de armamentos, que a presente situação internacional não parece de molde a curar, é provável que os metais não baixem muito do seu valor actual, já menor do que foi há alguns meses. E enquanto fôr tam intensa a actividade da indústria metalúrgica, grande devoradora de carvão, este não deverá baixar apreciavelmente.

Não temos, porém, que encarar o futuro, visto que precisamente a proposta de lei procura uma solução provisória e de curta duração. Só interessam, pois, o presente e o futuro imediato, e nestes não devemos supor que mudem de modo apreciável os preços e consequentes encargos acima indicados.

Portanto as empresas ferroviárias, já seriamente atingidas

pela situação pouco favorável que existia em 1936, sofreram em 1937 e 1938 um novo encargo, que não é inferior para cada um daqueles anos, respectivamente, a 7:000 e a 16:500 contos, só para a Companhia Portuguesa.

Em resumo temos a seguinte eloqüente situação para a Companhia Portuguesa para 1937 :

	contos
Baixa das receitas	40 599
Aumento do carvão e dos metais	7:000
	47:599
Economia no cupão	10:000
Novos encargos sobre 1929.	37:599

Para 1938, presumindo que sejam iguais as receitas, haverá a contar com mais 9:500 contos para carvão e para metais, no total, pois, de 16:500 contos, e pouco maior será a economia no cupão.

Podemos sem receio afirmar que paralela a esta é a situação das demais empresas ferroviárias.

III

À baixa de receitas e ao aumento de encargos junta-se um outro facto da maior gravidade: a concorrência dos automóveis, muito agravada pela falta da devida regulamentação legal.

Estulto seria pretender negar a superioridade em determinados casos do transporte em automóvel. Ninguém lhe poderá disputar a primazia, que resulta da economia de manutenção que êle traz, indo buscar a mercadoria a casa do expedidor para a transportar sem trasbôrdo a casa do destinatário. Uma cousa é, porém, a concorrência em condições razoáveis e outra a concorrência em condições tumultuárias e desordenadas, como se tem feito entre nós. No primeiro caso podem as duas formas de transporte viver lado a lado, aproveitando as vantagens peculiares que cada uma oferece. Certamente já não haverá o monopólio, em que todavia se funda ainda o regime legal dos caminhos de ferro, ao que o legislador não poderá deixar de atender. O caminho de ferro alguma cousa sofrerá, mas poderá lutar e defender-se. Tal não será, porém, possível se o transporte automóvel fôr feito sem cálculos nem raciocínio sério, a preços inferiores ao do custo, arruinando por certo o seu empresário, mas arrastando na ruína o seu concorrente sem defesa possível.

Êste regime de anti-económica exploração vigorou por algum tempo no transporte de passageiros. Pôs-lhe cõbro em bases justas o decreto n.º 23:499, de 24 de Janeiro de 1934, que estabeleceu um ponderado equilibrio de interesses entre o transporte de passageiros em caminho de ferro e em automóveis. As conseqüências logo se fizeram sentir. O número de passageiros no caminho de ferro subiu da seguinte forma :

É para notar que há um aumento geral de passageiros em todas as rêdes menos na da Companhia Nacional. Todavia a receita geral muito baixou. No entanto não deixa de se evidenciar a circunstância de que a regulamentação do decreto n.º 23:499 pôs termo ao decréscimo do número de passageiros de ano para ano que anteriormente se vinha notando sempre.

Ao mesmo tempo as empresas sérias de transportes automóveis não foram prejudicadas, desaparecendo apenas aquelas que inconscientemente se arruinavam pela exploração absurda que faziam e que a lei apenas lhe vedava pela imposição de uma tarifa mínima razoável.

Regulou o mesmo decreto as carreiras regulares para o transporte de mercadorias e também delas não poderá vir um mal irremediável ao caminho de ferro. Apenas há a notar que a falta de polícia suficiente permite ainda hoje o exercício de carreiras clandestinas e que como tais escapam à justa disciplina legal.

Todavia a importância do transporte de mercadorias é muito grande e fere duramente o caminho de ferro. Dos relatórios do Conselho Superior de Viação para 1936 vê-se que o número de novas licenças para transportes de mercadorias por carros de aluguer foi, respectivamente em 1934, 1935 e 1936, de 326, 751 e 953. Á falta de uma estatística das mercadorias transportadas em automóveis é todavia fácil por aquele número fazer idea das quantidades crescentes de carga que fugiam ao caminho de ferro.

A causa principal dêste facto está na falta da regulamentação legal dos transportes de aluguer. Não escapou o caso à atenção de alguns vogais da comissão nomeada por portaria de 15 de Abril de 1931, cujos trabalhos serviram de base à promulgação do decreto n.º 22:718, de 22 de Junho de 1933, e do decreto n.º 23:499, mas a maioria não atendeu às suas observações e sustentou que aqueles transportes não tinham nenhuma importância. Se assim era então, o mesmo por certo não se poderá dizer actualmente. Não deve escapar o facto à atenção do Govêrno, que sem dúvida tomará em breve a tal respeito as aconselhadas providências.

Já em 1935, no interessante relatório sobre caminhos de ferro que apresentou ao I Congresso da União Nacional¹, escrevia autorizadamente o actual Ministro das Obras Públicas e Comunicações :

«A legislação aplicável ao transporte automóvel deverá estender-se à sua segurança, regularidade e comodidade, estabelecendo uma fiscalização técnica, administrativa e financeira, como a que existe para os caminhos de ferro. Não deverá querer esmagar com impostos ou outras disposições o desenvolvimento dos transportes automóveis, que são necessários e representam progresso, que não é lícito procurar impedir.

(Continúa).

¹ I Congresso da União Nacional, Discursos, Teses, «Comunicações» Lisboa, 1935, p. 27.

Movimento de passageiros e receita respectiva nos anos de 1934 a 1936

Linhas	Quantidade de passageiros				Receita respectiva			
	1934	1935	1936	Total	1934	1935	1936	Total
C. P.	15.636:684	15 840:301	16.396:047	47.873:032	88:832.576\$60	87:587.008\$32	85:976.020\$72	262:355.605\$64
Beira Alta.	669:599	678:224	685:794	2.033:617	4:406.866\$69	4:456.358\$96	3:983 520\$60	12:851.746\$25
Norte	2.021:634	2.112:902	2.272:513	6.407:049	3:791.065\$59	3:759.793\$24	3:781.986\$67	11:332 845\$50
Nacional	473:652	457:919	438:625	1.370:196	2:561.309\$62	2:417.115\$29	2:331.265\$25	7:309.690\$16
Vale do Vouga	703:517	722:414	728:539	2.154:470	2:212.498\$15	2:187.966\$80	2:126.505\$10	6:526.970\$05
Estoril	4.741:660	5.008:415	5.162.940	14 913 015	8:784.327\$05	8:987.926\$89	9:032.004\$27	26:804.258\$21
<i>Total.</i>	24.246:746	24.820:175	25.684:458	74 751:379	110:588.643\$70	109:396.169\$50	107:196.302\$61	327:181.115\$81

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Março de 1898



Arrendamento das linhas do Estado

Como promettemos, publicamos hoje as bases em que assenta o parecer, que inserimos no numero passado, dado pelas commissões de Fazenda e Obras Publicas da camara dos deputados sobre este importante assumpto — parecer que será discutido n'aquella camara, naturalmente ainda este mez.

A extensão d'este documento, occupando-nos grande espaço, impede-nos, ainda hoje, de o apreciarmos devidamente, obrigando-nos a reservar para o proximo numero as observações que a sua leitura nos sugere.

Não as podiamos, porém, fazer sem antes termos publicado por completo estas bases, ás quaes teremos que referir-nos:

BASE 1.^a

Nenhum licitante será admittido ao concurso, de que trata o artigo 1.^o da lei, de que estas bases fazem parte, sem ter provisoriamente depositado na caixa geral de depositos, á ordem do governo, em dinheiro ou em titulos officialmente cotados na Bolsa de Lisboa, Paris ou Londres pelo valor da ultima cotação, as seguintes quantias :

300:000\$000 réis para o concurso relativo á rêde do Minho e Douro.

200:000\$000 réis para o concurso relativo á rêde do Sul e Sueste.

BASE 2.^a

O individuo ou empresa, a quem o governo adjudicar a concessão do arrendamento de qualquer das rêdes e da construcção e da exploração dos respectivos ramaes, organizará e constituirá, no praso de noventa dias, a contar da data da respectiva communicacão official, uma companhia, sociedade anonyma de responsabilidade limitada, com o capital que o governo houver fixado de accôrdo com o adjudicatario, á qual trespassará todos os direitos e obrigações derivados da concessão.

§ 1.^o Esta companhia será portugueza e como tal sujeita, para todos os effeitos, ás leis e tribunaes portuguezes; terá a sua séde em Lisboa, e os seus estatutos serão approvados pelo governo, o qual, ouvida a procuradoria geral da corôa e fazenda, poderá dispensar a applicação do codigo commercial.

§ 2.^o A maioria dos administradores d'esta companhia será composta de cidadãos portuguezes residentes em Portugal.

§ 3.^o Tres dos administradores portuguezes da companhia serão livremente nomeados pelo governo e terão os mesmos direitos e obrigações que, segundo os estatutos respectivos, tiverem os que, de entre os accionistas, fôrem eleitos pela respectiva assembléa geral.

§ 4.^o O governo terá junto da companhia um commissario régio que, como representante dos interesses do Estado, vigiará pelo rigoroso cumprimento do respectivo contracto e das leis e regulamentos em vigor, assistirá a todas as sessões da direcção ou conselho de administração e a todas as assembléas geraes e terá a faculdade de suspender a execução de todas as resoluções d'estas e dos corpos gerentes até definitiva resolução do governo.

§ 5.^o O commissario régio e os administradores de nomeação do governo serão remunerados pela companhia.

BASE 3.^a

Para garantia da execução do seu contracto, cada uma das companhias, logo depois de constituída, elevará ao dobro

o deposito que houver realisado em conformidade com o disposto na base 1.^a.

§ 1.^o Cada uma das companhias cobrará, na epocha dos respectivos vencimentos, os juros ou dividendos dos titulos que houver depositado, e poderá, quando assim lhe convier e o governo l'ho permitta, substituir aquelles titulos por outros que, segundo a sua respectiva cotação official nas Bolsas acima mencionadas, representem igual valor effectivo.

§ 2.^o Os depositos, de que se trata, poderão ser levantados pela respectiva companhia nos termos seguintes :

1.^o Metade quando prove ter executado obras, approvadas pelo governo, nos ramaes mencionados no artigo 1.^o da lei de que estas bases fazem parte, cujo valor seja igual ao valor total do deposito.

2.^o A metade restante quando se prove que o valor das obras executadas e approvadas pelo governo é igual ao dobro do valor total do deposito.

§ 3.^o Levantado o deposito ficarão as obras mencionadas nos n.^{os} 1.^o e 2.^o do paragrapho antecedente servindo de garantia á execução do contracto.

BASE 4.^a

Constituídas as companhias e reforçados os depositos, nos termos da base anterior, entregar-lhes-ha o governo as linhas ferreas que compõem as rêdes do Minho e Douro e do Sul e Sueste, com todo o seu material fixo e circulante, e bem assim todos os edificios, machinas, ferramentas e tudo quanto exista sobre a via, nas estações, nos armazens e em quaesquer outras dependencias das mesmas linhas, sem excepção nem reserva alguma.

§ 1.^o Antes de qualquer das companhias tomar posse da sua respectiva rêde, proceder-se-ha ao exame e avaliação contradictoria do estado e do valor das linhas e do seu material fixo e circulante, terrestre e maritimo, bem como das estações, casas de guarda, armazens, cocheiras, machinas, ferramentas, utensilios e mais pertenças.

§ 2.^o Na mesma occasião serão determinadas e orçadas as obras de reparação e as substituições e reparações de material fixo e circulante necessarias para que as linhas fiquem em perfeito estado, incluindo-se desde logo a importancia de taes reparações e substituições na avaliação a que se refere o paragrapho anterior.

§ 3.^o O novo exame e avaliação contradictorios se procederá ao expirar o contracto, ou quando este venha a ser rescindido pelo governo. Em qualquer dos casos todos os melhoramentos realisados pelas companhias ficarão sendo propriedade do Estado, e por todas as deteriorações que tenha havido serão as mesmas companhias responsaveis.

§ 4.^o Os exames e avaliações mencionados nos §§ 1.^o, 2.^o e 3.^o d'esta base serão feitos por tres peritos, a saber : um nomeado por cada uma das partes e o terceiro por accôrdo entre ellas, e na falta d'esse accôrdo pelo conselho superior de obras publicas e minas.

§ 5.^o As companhias pagarão ao governo pelos preços das facturas o carvão, sebo, azeite e quaesquer outros generos de consumo ordinario, que houver em deposito. O pagamento realizar-se-ha no acto da entrega d'aquelles objectos.

§ 6.^o Ao expirar ou rescindir-se o contracto, pagará o governo em eguaes condições ás companhias os generos de consumo ordinario, que estas tenham em deposito.

BASE 5.^a

A cargo do governo ficará o pagamento de quaesquer dividas contrahidas até á data da entrega das linhas ferreas mencionadas na lei, de que estas bases fazem parte, e que provenham de fornecimentos de material, ou de construcções e reparações de qualquer natureza, que até á data acima fixada não hajam sido pagas, de sorte que as companhias, ao tomar posse das linhas, e ao começar a exploral-as não te-

nham outros encargos além dos que lhes impozerem os contractos de arrendamento.

§ 1.º As companhias acceitarão e cumprirão os contractos que o houver feito para o fornecimento de quaesquer generos ou materiaes, mas sómente no que diz respeito á parte dos respectivos fornecimentos que, na data da entrega das linhas, ainda não tiver sido entregue. Uma nota de cada um d'estes contractos, indicando as respectivas importancias, duração e mais condições, ficará junta aos contractos de arrendamento e d'ellas fará parte integrante.

BASE 6.^a

Serão feitas pela companhia e á sua custa, sob a fiscalização do governo, as obras de reparação de que trata o § 2.º da base 4.^a.

BASE 7.^a

As companhias obrigam-se respectivamente a projectar e a construir os ramaes indicados no artigo 1.º d'esta lei.

§ 1.º O governo entregará ás companhias os projectos ou ante-projectos que possuir dos ramaes, de que se trata, ficando aquellas obrigadas a seguidamente elaborar os projectos definitivos e a submettel-os á approvação do governo no praso de um anno a contar da data do respectivo contracto.

§ 2.º As condições technicas de perfil e de planta, a largura da via e a quantidade e a qualidade do material circulante, serão, para cada um dos ramaes, as constantes dos projectos definitivos approvados pelo governo.

§ 3.º A construcção de cada ramal começará dentro de sessenta dias a contar da data em que o governo a ordenar, e estará concluída, e o respectivo ramal em estado de ser entregue á exploração, dentro do praso que, ouvido o conselho superior de obras publicas e minas e a companhia respectiva, fôr fixado pelo governo.

§ 4.º Todos os ramaes mencionados no artigo 1.º da lei deverão estar concluídos com todo o seu material fixo e circulante, estações, apeadeiros, casas de guarda e mais dependencias, dentro do praso de seis annos contados da data da assignatura do respectivo contracto.

Exceptua-se o ramal de Evora á fronteira, o qual sómente será feito, quando em Hespanha venha a construir-se um ramal, com que aquelle possa entroncar, e qualquer outro, cuja construcção venha a ser addiada pelo governo.

§ 5.º Além dos ramaes designados no artigo 1.º da lei ficam as companhias auctorizadas a projectar e a construir de accôrdo com o governo todos os que julgarem convenientes para ligar as rêdes do Minho e Douro e Sul e Sueste de Portugal com as outras linhas ferreas.

§ 6.º Será pelo governo declarada de utilidade publica e urgente a expropriação dos predios necessarios para a construcção dos ramaes mencionados na lei e no paragrapho antecedente; e conceder-se-ha a cada uma das companhias a importação livre de direitos do material fixo e circulante necessario para o primeiro estabelecimento de cada um dos ramaes, e gosarão as mesmas companhias de todos os direitos, que as leis conferem aos concessionarios de caminhos de ferro, de interesse geral.

§ 7.º Se as companhias não apresentarem os projectos definitivos dentro do praso estabelecido no § 1.º, ou não começarem os trabalhos da construcção no praso fixado no § 4.º, perderão o deposito que tiverem effectuado nos termos das bases 1.^a e 3.^a.

§ 8.º Se dentro do praso fixado para a sua conclusão, nos termos do § 4.º d'esta base, não estiver qualquer ramal concluído e nos termos de ser entregue á exploração com todo o seu material fixo e circulante, edificios e mais pertencas, pagará a respectiva companhia por cada mez, em que aquelle praso fôr excedido, uma multa, cuja importancia, nunca superior a 10:000\$000 réis, será fixada pelo governo, ouvido o en-

genheiro encarregado da fiscalização das obras e o conselho superior de obras publicas e minas.

BASE 8.^a

As companhias construirão por sua conta e á sua custa os ramaes a seu cargo, nos termos dos §§ 3.º e 4.º da base 7.^a e exploral-os hão até á expiração do respectivo contracto de arrendamento, nos mesmos termos e condições geraes em que, segundo estas bases, têm que explorar as linhas principaes.

BASE 9.^a

A partir do dia, em que fôr oficialmente entregue á exploração cada um dos ramaes constantes do artigo 1.º d'esta lei, garante o governo ás companhias o complemento do rendimento liquido annual de 0,05 do respectivo custo, e mais a somma precisa para, com o juro de 0,05 ao anno, se amortisar aquelle custo no tempo que decorrer desde o dia em que o ramal fôr entregue á circulação ate á expiração do contracto de arrendamento, não podendo em caso algum o complemento garantido pelo governo exceder 0,05 do custo de cada ramal.

§ 1.º Para os efeitos d'estas garantias o custo kilometrico dos ramaes a construir será o constante dos projectos approvados pelo governo, não podendo, em caso algum, exceder as seguintes quantias :

Vianna do Castello a Ponte do Lima e Ponte da Barca	20:000\$000
Braga a Ponte da Barca, Arcos e fronteira de Hespanha	35:000\$000
Braga, Ruivães e Chaves	35:000\$000
Barcellos a Espozende.	25:000\$000
Ligação da linha do Douro com a da Beira Alta	35:000\$000
Estação do Porto A ao porto de Leixões	-\$-
Faro a Villa Real de Santo Antonio	18:000\$000
Tunes a Portimão	18:000\$000
Barreiro a Cacilhas.	25:000\$000
Pias a Moura.	20:000\$000
Evora á fronteira	24:000\$000

§ 2.º O custo por kilometro do ramal da estação do Porto A ao porto de Leixões, será opportunamente fixado pelo governo de accôrdo com o conselho superior de obras publicas e minas.

§ 3.º Para o calculo do rendimento liquido de cada ramal de via normal, não poderão computar-se em mais de 900\$000 réis por anno e por kilometro os gastos da exploração, emquanto o rendimento bruto kilometrico annual fôr inferior a 2:250\$000 réis, nem em mais de 0,40 d'aquelle rendimento, quando este fôr egual ou superior áquella quantia.

§ 4.º Se o ramal fôr de via reduzida não se computará, para os efeitos do paragrapho antecedente, em mais de 700\$000 réis por anno e por kilometro o custo da exploração, emquanto o rendimento bruto kilometrico anual fôr inferior a 1:750\$000 réis, nem em mais de 0,40 do mesmo rendimento quando este seja egual ou superior áquella quantia.

As companhias escripturarão em separado e sobre si todas as receitas e despesas de cada um dos ramaes, por fórma que facilmente se apure nas sommas, a cujo abono por parte do governo têm direito as mesmas companhias por virtude do disposto n'esta base.

BASE 10.^a

As companhias garantirão ao Estado a renda minima annual, liquida de impostos, de 560:000\$000 réis pela rêde do Minho e Douro; 328:100\$000 réis pela do Sul e Sueste.

BASE 11.^a

Quando por effeito da ampliação das rêdes, ou do alargamento do tráfeço, ou da diminuição das despesas de explo-

ração, a receita líquida venha a exceder respectivamente a renda fixada na base 10.^a, pertencerá ao governo uma quota parte d'este excesso.

§ 1.^o Para o calculo d'esta receita líquida estabelecer-se-hão os mesmos limites fixados no § 3.^o da base 9.^a para as despesas de exploração.

§ 2.^o É a quota parte pertencente ao governo do excesso da receita líquida, de que trata esta base, que constitue o elemento variavel do concurso, fixando-se todavia um minimo de 50 por cento, que servirá de base de licitação.

§ 3.^o O governo não é obrigado a adjudicar a concessão do arrendamento de qualquer das rêdes ferro-viarias ao individuo ou empresa que offerecer partilha mais elevada, quando o julgar desfavoravel aos interesses do thesouro; mas em tal caso não poderá também ser feita a adjudicação a qualquer outro dos concorrentes.

BASE 12.^a

As companhias cobrarão as receitas e pagarão as despesas da exploração, e terão ampla faculdade de fazer contractos combinados, de troca de material e quaesquer outros com outras empresas ferro-viarias ou de transportes fluviaes ou maritimos, e de regular a marcha dos comboios, sem outros limites que não sejam os preceitos dos regulamentos geraes relativos á exploração e á policia dos caminhos de ferro.

§ unico. Quanto aos contractos, da natureza d'aquelles de que trata a presente base, que tiverem sido celebrados anteriormente pelo governo, as companhias ficam obrigadas a cumpril-os, até á epocha fixada nos mesmos contractos, podendo, porém, denunciá-os nos termos n'elles previstos. Uma copia de cada um de taes contractos ficará junta ao contracto de arrendamento, e d'elle fará parte integrante.

BASE 13.^a

Todas as tarifas da exploração, tanto as de transporte como as accessorias, geraes e especiaes, serão submetidas á approvação do governo, não podendo as tarifas geraes, salvo prévio accôrdo d'este, exceder as que estão actualmente em vigor.

Os horarios e o numero de comboios serão, também, sujeitos á approvação do governo que poderá obrigar as companhias a augmentar o numero de comboios quando entender que não são suficientes os propostos por ellas.

§ unico. Considerar-se-hão para todos os effeitos approvadas pelo governo quaesquer tarifas ou horarios propostos pelas companhias, se no decurso de sessenta dias, a contar d'aquelle em que as respectivas propostas derem entrada na secretaria das obras publicas, nenhuma objecção ou duvida fôr oficialmente communicada ás companhias.

BASE 14.^a

As companhias apresentarão semestralmente ao governo as contas da receita e despeza de cada uma das linhas e de cada um dos ramaes, e encerral-as-hão no fim de cada anno, devendo as partes contractantes liquidar entre si, no decurso do primeiro trimestre do anno immediato, os saldos que lhes competirem nos termos dos contractos.

BASE 15.^o

As companhias são obrigadas a ter sempre as linhas ferreas e suas dependencias e todo o material fixo e circulante em perfeito estado de conservação.

BASE 16.^a

Todos os serviços da contabilidade da construcção da exploração e da conservação das linhas estarão permanentemente sujeitos á fiscalisação do governo, que a exercerá por

intermédio dos seus agentes, devendo as companhias facultar-lhes o constante exame da sua escripturação e a inspecção permanente de todos os seus serviços.

BASE 17.^a

Emquanto vigorarem os arrendamentos da exploração das linhas ferreas, a que se refere esta lei, terá o Estado direito:

1.^o Ao transporte por metade dos preços, consignados nas tarifas geraes, da tropa e do material de guerra, que careça de transporte pelas mesmas linhas ferreas.

2.^o A prestação gratuita dos serviços designados nos artigos 45.^o e 53.^o do decreto de 1 de dezembro de 1892.

BASE 18.^o

As companhias ficam desde já auctorizadas a tomar de arrendamento a exploração de outras linhas portuguezas, e bem assim a obter o trespasse das respectivas concessões, com tanto que os respectivos contractos sejam préviamente submettidos á approvação do governo, e que n'elles não sejam por qualquer forma cerceados os direitos reservados ao Estado pelas primitivas concessões, nem modificadas as clausulas e condições, com que taes concessões hajam sido feitas.

BASE 19.^a

As companhias poderão constituir armazens geraes nos pontos terminaes das linhas. Estes armazens geraes serão alfandegados e poderão emittir *warrants* nos termos da legislação ajuaneira em vigor. Tanto os projectos de taes armazens como os respectivos regulamentos e tarifas serão submettidos á approvação do governo.

BASE 20.^a

Todo o pessoal que as companhias empregarem nos serviços de contabilidade, de construcção, de conservação e de exploração será por via de regra portuguez.

§ 1.^o As companhias conservarão tanto quanto possivel todo o pessoal válido actualmente empregado nas linhas Minho e Douro e do Sul e Sueste de Portugal.

§ 2.^o Se o pessoal actualmente empregado na exploração de aquellas linhas houver de ser reduzido, será a parte d'esse pessoal, que vier a ficar sobranete, tanto quanto possivel empregada desde logo nas obras extraordinarias de reparação, a que se refere o § 2.^o da base 4.^a e nos estudos e na construcção de novos ramaes, e será opportunamente preferido para os serviços da exploração e da conservação dos mesmos ramaes.

§ 3.^o Aos empregados invalidos, addidos aos quadros do pessoal das linhas do Minho e Douro e do Sul e Sueste, e cujos vencimentos annuaes estão calculados no orçamento de 1897-1898 em 8:211\$070 réis, para aquellas e em 7:431\$000 réis para estas, pagarão as companhias, em quanto vivos, e por conta do governo, os vencimentos que actualmente percebem, não podendo sob pretexto algum a despeza annual que d'isso resultar exceder as verbas acima fixadas.

§ 4.^o A companhia, á qual fôr adjudicada a rêde do Sul e Sueste, será obrigada a conservar e manter nos termos em que actualmente se encontra, fazendo-lhe proporcionalmente concessões identicas ás que o governo presentemente lhe faz, a caixa de socorros dos empregados dos caminhos de ferro do Sul e Sueste de Portugal.

BASE 21.^a

Em qualquer epocha, depois de terminados os quinze primeiros annos a contar do praso estabelecido para a conclusão das respectivas rêdes, com as excepções estabelecidas no § 5.^o da base 7.^a, poderá o governo resgatar a concessão, obrigando-se a pagar ás companhias em cada um dos annos

que ainda tiverem de duração os respectivos contractos uma annuidade calculada do seguinte modo :

Toma-se o arrendamento liquido obtido por cada uma das companhias em cada um dos sete annos immediatamente anteriores áquelle em que o resgate deva effectuar-se; excluem-se os rendimentos dos dois d'esses annos por haverem sido menos productivos, e toma-se o rendimento médio dos cinco annos restantes. Esse rendimento constituirá a importancia de cada uma das annuidades.

§ 1.º Em caso algum poderá tal annuidade ser inferior a 5 por cento do capital desembolsado nos termos das bases 7.ª e 9.ª.

§ 2.º Além da annuidade por esta fórma calculada obrigar-se-ha o governo a pagar, em cada um dos annos em que tal annuidade houver que ser paga, a quantia necessaria para a amortisação do capital a que se refere o paragrapho anterior, calculada nos termos da base 9.ª.

BASE 22.ª

Todas as contestações que, sobre a interpretação ou execução dos contractos, se levantarem entre o governo e as companhias, serão decididas sem recurso por um tribunal arbitral, composto de dois arbitros, nomeados por cada uma das partes e de um quinto para desempate, que será nomeado entre elles, e quando tal accôrdo seja impossivel, pelo supremo tribunal de justiça em sessão plena.

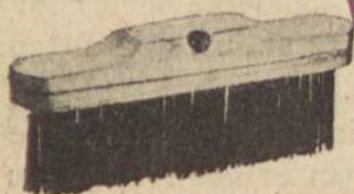
BASE 23.ª

Nos contractos entre o governo e as companhias consignar-se-hão, além das que ficam expressamente referidas, todas as condições e clausulas adoptadas geralmente nos contractos feitos em Portugal para a construcção e exploração de linhas ferreas de primeira ordem e designadamente, no que fôr applicavel, as que fazem parte do decreto de 5 de julho de 1897.

Sala das commissões, em 10 de agosto de 1897.

Linhas Portuguezas

QUELIMANE AO RUO — Têm sido discutidos, nas reuniões da Commissão do Ultramar, os assumptos de este caminho de ferro, que, já aqui temos dito, é de grande importancia para aquella nossa possessão, por dever trazer áquelle porto o importantissimo trafego da região dos lagos, para a qual a linha portugueza deverá ser ligada em território britannico. O decreto de 25 de setembro de 1896, que publicámos no nosso n.º 221, d'esse anno, foi considerado comprehendido nas restricções do alcunhado decreto-travão. Por isso não se podem tornar definitivos os seus effeitos enquanto não fôr approvedo pelo parlamento.



De palheta de aço para estradas

VASSOURARIA DA ESPERANÇA

DE

Bernardino Silva
Solnado

INDUSTRIA NACIONAL

Avenida Presidente Wilson, 98. Tei.
6 2627 — LISBOA



Em arame redondo para cantaria e fundição

O CASO DO VALE DO VOUGA

O pessoal ferroviário do Vale do Vouga, enviou a Lisboa uma comissão, composta pelos srs. Joaquim Rodrigues Navais, Francisco Ataíde, António Soares Ferreira e Joaquim Cerveira Martins, que se avistou com as entidades officiais, a-fim-de lhes expor a situação precária em que se encontra o pessoal de via, obras e oficinas daquele caminho de ferro, o qual ha dois meses trabalha só quatro dias por semana.

A comissão avistou-se também com o sr. sub-secretário de Estado das Corporações, com quem tratou da constituição do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Vale do Vouga.

Movimento Nacional pelo Engrandecimento do Império

Acaba de fundar-se e entrar nos primeiros passos da sua organização, o *Movimento Nacional pelo Engrandecimento do Império* destinado a dar expressão, ao mais elevado e mais oportuno sentimento patriótico: — chamar as populações portuguezas de todas as regiões do globo à comprehensão do fortalecimento da defesa da integridade nacional, pela idéa da Unidade que representa, desde os seus fundamentos, o extenso Império de Portugal.

O *Movimento Nacional pelo Engrandecimento do Império*, propõe-se enquadrar todos os Portuguezes de boa vontade na sua formação eminentemente patriótica, despertar na consciéncia pública o dever de todos se unirem para a defesa moral e material das Províncias do Ultramar, onde Portugal se prolonga e se engrandece.

O Conselho do *Movimento Nacional pelo Engrandecimento do Império*, é constituído pelos Ex.^{mos} Srs. Cónego António Miranda Magalhães, Dr. António Borja Santos, Dr. Falcão Machado, M. Pinto de Magalhães, Coronel Duarte Silva, Capitão Balha e Mélo e Dr. Hamilcar da Silva Lobo (Alvito), tendo assumido a sua presidéncia geral o Sr. Dr. Rafael Seruya.

Felicitemos os organizadores d'este Movimento pela sua oportuna e patriótica iniciativa.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS

MOÇAMBIQUE

Os Caminhos de Ferro de Moçambique puzeram em serviço novas carruagens, compreendendo cada uma 5 compartimentos duplos, para quatro passageiros e três compartimentos simples, «coupes» e casas de banho. A lotação é de 26 passageiros.

As carruagens foram adquiridas a uma firma belga. Medem 21 metros e meio de comprimento e 3,05 de largura, sendo o corredor de 75 centímetros.

Oferecem ao passageiro um grande conforto e um hábil aproveitamento de espaço permite uma boa acomodação de bagagens. Dispõe de campainhas, mesa, cinzeiros, etc..

São dotadas com o sistema de acondicionamento de ar construído em Londres, sendo as primeiras carruagens com ventilação integralmente condicionada empregadas em África.

O sistema é regulável para três graus de refrigeração (72,76 e 80 Farenheit) e o seu funcionamento é semelhante ao das geleiras. Em experiências verificou-se poder-se conseguir, numa temperatura, nas carruagens, de 23. A êste benefício junta-se o da redução do grau de humidade relativa, de modo que na carruagem mantém-se um agradável ambiente que aliando-se ao conforto produz uma excelente sensação de bem estar.

Simultaneamente, são dotadas com um sistema de aquecimento: um aquecimento geral por meio de resistências intercaladas no conduto do ar, e um aquecimento suplementar, por resistências colocadas junto ao pavimento, nos vários compartimentos.

O custo total de cada carruagem foi de cêrca de 770 contos, e o do salão de 1.000 contos, incluindo

o custo do maquinismo de ventilação que é de 180 contos.

Possivelmente, virão a ser adquiridas outras duas carruagens, de modo a distribuirem-se duas para a linha internacional, uma para o tráfego interno e uma para reserva.

— A Comissão encarregada de estudar o Caminho de Ferro de Tete (Moçambique) deu por findo parte do seu trabalho.

Esta importante linha dirige-se, da ponte do Zambeze, quási paralelamente ao rio, sôbre terreno normal até ao rio Bucombode, numa extensão de 270 quilómetros. Nêste sítio, o caminho de ferro começa a subir, partindo de 300 metros para atingir o ponto mais elevado de Furancungo, séde da circunscricção de Macarga, seja 1.260 metros.

Estudou-se também a ramificação que ligará esta importante linha férrea às minas carboníferas da Sociedade Mineira do Zambeze, cuja extensão é de 60 quilómetros e o ponto de partida, apróximadamente a 15 quilómetros acima da estrada Tete Zébué.

ANGOLA

Foi autorizado o pagamento da primeira prestação da garantia de juros do Caminho de Ferro de Mormugão, na importância de 13.000 libras, que será recebida por «The West of India Portuguese Guaranteed Rails way C.º, Limited».

— O Caminho de Ferro de Mossamedes vai receber três locomotivas fornecidas pelos Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique.

— Na Exploração do Pôrto e Caminho de Ferro de Mossamedes, foi aberto um concurso público, cujo prazo terminará no dia 24 de Fevereiro, para o fornecimento de 8.000 quilos de óleo grosso para cilindros e 12.000 quilos de óleo grosso para boques.

M A R Q U E



NO SEU TELEFONE

S. I. T.

(Serviço Informativo Telefónico)

TUDO SABE / TUDO DIZ...

Comboios / Navios / Taxas Postais / Lotaria
Futebol / Diversões / Carreiras Aéreas
Roteiro / Bolsa / Informações de urgência / Etc.

CUSTO: UMA CHAMADA LOCAL

Taça de Ouro, L.^{da}

Entre os bons cafés os da Taça de Ouro são superiores

DELICIOSO, kilo.	12\$00
TAÇA DE OURO, kilo	9\$60
COMBATENTE, kilo.	7\$60
FAMILIAR, kilo	5\$60

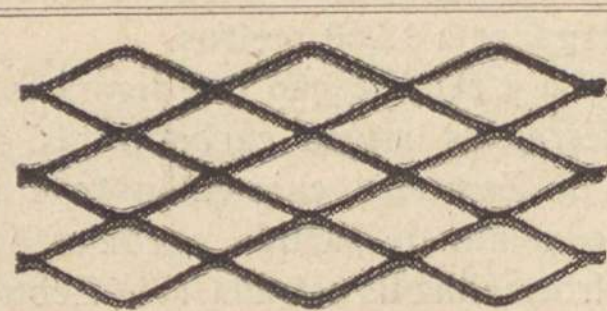
Rossio, 114 — Telef. 2 6244 — LISBOA

DOMINGUEZ & LAVADINHO, L.^{da}

Fábrica de sobrescritos, manipulação de papéis de Escrever e sacos de papel. Papelarias e tintas de escrever nacionais e estrangeiras. Artigos de desenho e pintura. Papéis químicos, lápis, etc., etc.

Sede: R. Assunção, 79-85—R. Sapateiros, 135-143
LISBOA

Fábrica: Avenida Casal Ribeiro, 18-24
TELEFONES : 2 5205—2 5202



METAL DISTENDIDO

para cimento armado
Tabiques, tetos, etc.

CASA LINO

Rua Bacalhóiros, 113
Telef. 21374/5
LISBOA

M A T A F O G O

(MARCA REGISTRADA)

Fabricação Nacional

Extintores de incendios para todas as applicações
Extintores de incêndios das capacidades desde 1 a 200 litros

Chester Merrill, Ramos & C.^a

R. da Misericórdia, 33-2.º — LISBOA — Telefone 2 2884

DESPENSA IDEAL JOSÉ ANTÓNIO TRINDADE

IMPORTAÇÃO-EXPORTAÇÃO

Os artigos desta casa, são todos de esmerada escolha e os preços os melhores do mercado. Os pedidos de qualquer ponto do país, são executados com a maior prontidão.

Telefone 2 0450 Telegramas: BERBORGES
186, Rua da Prata, 188 LISBOA

GRATIS!!!

Damos quatro magníficos brindes de valor, ou sejam uma esplendida boquiha contra nicotina num estojo de luxo com 20 filtros, uma lanterna eléctrica de algibeira com lampada e pilha (tamanho normal), um lindissimo colar e mais um par de brincos ultra-modernos. Para poder obter estes valiosos brindes gratuitamente basta comprar apenas vinte das nossas famosas laminas de barba «ANIMO» de 0,10 mm., ao preço de Esc. 1\$00 cada. Enviamos tudo contra reembolso por mais Esc. 1\$50. Para as colónias só contra o envio da respectiva importancia.

GARANTIA Se a qualidade da lamina ou dos brindes não agradar, devolvemos o dinheiro. Aproveite e peça já a: Produtos Unifix, Ld.^a — Praça dos Restauradores, 13, 2. — LISBOA.

FABRICA PORTUGUESA DE ENCERADOS

E. Florentino, L.^{da}

Encerados — Toldos — Barracas — Chapéus de sol

71, Rua do Vale de Santo António, 73—Telef. 2 4085—LISBOA

CASA DE VENDAS

Rua Caes de Santarem, 66 — Telefone 2 4086 — LISBOA

«Special Penetrating Oil»

(da The Pennzoil Comp. U. S. A.)

O maior inimigo da ferrugem—Para Armas, maquinismos, cromados etc.—PREÇO DA LATA 6\$00

DISTRIBUIDORES:

LISBOA-ESTORIL, L.^{da}—L. Corpo Santo, 9

Só há um **papel** de fumar, que desempenha bem o seu **papel**

CONQUISTADOR

Os livros «CONQUISTADOR» teem 40 % de fôlhas a mais do que as marcas concorrentes

Livros simples: 30 centavos; duplo 60 centavos

CONQUISTADOR

Marca portuguesa

«Z A M B A»

O que é «ZAMBA»?...

ZAMBA é um composto de diversas plantas medicinais, cientificamente seleccionadas, que, reduzidas a pó formam um chá altamente benéfico ao organismo mais abalado.

ZAMBA é um produto honesto. E' de accção segura nas doenças do estomago e intestinos, e nos vomitos, azias, afrontamentos, dispepsias, gastrites, etc.

ZAMBA Actua contra as afecções do figado, rins e bexiga, colicas hepáticas ou nefriticas, hidropesias, albumina, etc., etc.

ZAMBA deve ser tomado por todos, novos e velhos, sãos e enfermos. E' absolutamente inofensivo. Não tem contra-indicação.

PREÇO DE CADA CAIXA 5\$00

Distribuidores Gerais:

MARQUES D'OLIVEIRA SANTOS, L.^{da}

14, P. Luiz de Camões, 15—Tel. 21451—LISBOA

À venda em todas as farmácias e drogarias



177 anos de existencia são a garantia da sua boa qualidade

Berger

Esmaltes - Tintas - Vernises

Em stock:

55, Rua dos Correeiros, 59

TELEF. 2 0532

Agentes Gerais: MARIANO C. COSTA, L.^{da}

PARA
PINTAR
PAREDES

Use **MURALINE**

UMA TINTA QUE SE PREPARA EM MINUTOS

SECA EM 10 HORAS

E DURA 10 ANOS

DEPOSITÁRIOS:

MARIO COSTA & C.^a L.^{da}

Rua do Almada, 30-1.º e 2.º—PORTO—Telefone 2571