

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

Ilha da Madeira, Memorial da Paz, Monumento a
Nossa Senhora do Monte. — Há quarenta anos. —
Mons Parturiens, pelo Eng.º J. FERNANDO DE
SOUZA. — Atravez do Estrangeiro. — Proposta de lei
sôbre tarifas ferroviárias. — Sapadores de Caminhos de
Ferro. — Parte oficial. — Teatros e cinemas. — Publi-
cações recebidas

1 9 3 8

ANO 50.º

1 DE ABRIL

NÚMERO 1207

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 GASPAR
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 MOUTINHOPREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS:

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

TELEFONES | P B X 20158
| Direcção 27520

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Março de 1898

Linhas portuguesas

Nova organização de serviço — A entrada de um novo chefe para este serviço da Companhia Real tem determinado a adopção de varias medidas tendentes a facilitar o trabalho, melhorando as condições em que elle é executado, e modificando tambem systemas antigos, que podem ser alterados com vantagem para o pessoal e para o publico.

Grande numero de impressos, participações por telegrapho e por escripto, e outras, que foram reputadas inuteis, vão sendo supprimidas. Foi recommendado que o systema de multas ao pessoal seja, quanta possivel, posto de parte substituindo-se pelas reprehensões e outros castigos, conforme a gravidade da falta e a situação dos empregados.

A boa apresentação, o asseio, tanto do pessoal como das estações, os cuidados na circulação dos comboios, o respeito pela disciplina, têm sido objecto de novas recommendações.

A escola do pessoal foi completamente reformada; o unico professor que a dirigia e que, não podendo ser encyclopedico, não reunia os conhecimentos necessarios e profundos para leccionar bem todas as disciplinas que se referem aos serviços da exploração, foi substituido por tres instructores, fornecidos cada um por um d'esses serviços (Movimento, Trafego e Fiscalização), o que deve melhorar consideravelmente o ensino.

A admissão n'esta escola far-se-ha sómente duas vezes por anno, sendo o curso de 6 mezes e indispensavel, para a entrada, o exame de instrucção primaria.

Outros melhoramentos vão gradualmente sendo feitos, tendo-se sempre em vista levantar o nivel moral do empregado e melhorar o serviço.

Minas de Moncorvo — Já está sendo estudada ha dias, por um engenheiro e dois conductores francezes, a linha ferrea que deve ligar estas minas com a linha do Douro.

Mormugão — O *Correio da Noite* confirmou a noticia que démos no numero passado sobre as intrucções enviadas para o governo de Bombaim, pelo ministro das colonias da Grã-Bretanha, para que cessem todas as tarifas tendentes a prejudicar o caminho de ferro de Mormugão, sendo esta linha tratada em egualdade com as linhas ferreas da India britannica.

Apeadeiro de S. Domingos — Abre hoje ao serviço de grande velocidade este apeadeiro que, até agora, só fazia serviço de passageiros.

Monte Estoril — Vae ser ampliado este apeadeiro construindo-se um edificio para abrigo dos passageiros e pessoal.

Estação de Espinho — Vae, finalmente, ser ampliada esta estação, reconstruindo-se e alargando-se o velho edificio, como desde ha tanto se tornava necessario, sendo Espinho um ponto de reunião da maior parte das familias do norte e grande numero de estrangeiros, durante a epocha balnear.

Regoa e Chaves — Foi apresentado, no dia 30, na camara, o parecer das comissões de obras publicas e de fazenda sobre a proposta de lei que auctoriza o governo a tornar definitiva a concessão provisoria feita a Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Pereira Cabral, da construção e exploração de um caminho de ferro da Regoa a Chaves e á fronteira.

M O N S

PARTURIENS

O ADICIONAL DE 10 %

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

A PÓS a demorada discussão travada na Assembleia Nacional acerca da proposta do adicional às tarifas dos caminhos de ferro, foi publicado no *Diário do Governo* de 19 do corrente a lei seguinte :

LEI N.º 1:965

Em nome da Nação, a Assembleia Nacional decreta e eu promulgo a lei seguinte:

Artigo 1.º É autorizado o Governo a facultar às empresas ferroviárias a cobrança de um adicional não superior a 10 por cento, enquanto subsistir o aumento de preço do carvão e dos metais relativamente ao seu custo em 1935.

Art. 2.º Este adicional incidirá sobre todo o tráfego, com excepção do relativo a trigo e farinhas.

Art. 3.º Em caso nenhum o adicional previsto no artigo 1.º será cobrado além de 30 de Setembro de 1938, mas deverá cessar em 31 de Julho se, até esta data, as empresas não apresentarem à aprovação oficial a remodelação das suas tarifas gerais.

Publique-se e cumpra-se como nela se contém.

Paços do Governo da República, 18 de Março de 1938. — António Óscar de Fragoso Carmona —
António de Oliveira Salazar — Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.

Conforme ponderei durante a discussão, a lei saiu piorada. A Câmara Corporativa propuzera a isenção de todas as mercadorias destinadas à exportação; a lei só isenta farinhas e trigos.

A aplicação do adicional finda em 30 de Setembro, sejam quais forem as circunstâncias

de ocasião. Findará antes disso, em 31 de Julho, se até então não fôr apresentada pelas Companhias a remodelação das tarifas gerais.

Mas as tarifas gerais representam os máximos preços legais. Ao grande tráfego aplicam-se tarifas especiais, que são os que mais influem no seu desenvolvimento.

A tarifa geral é comum a todas as empresas. Há nelas as taxas, preços máximos e as condições de aplicação e regras de exploração comercial, em boa parte transcritas do regulamento geral respectivo de 1868 e do Decreto de 1864.

Mas a revisão desses diplomas está *sub judice*, estudada por uma comissão e sujeita a decisão governativa. Era lógico esperar a revisão das tarifas pela de aqueles diplomas.

Renuncia-se a unidade das tarifas, há muitos anos realizada para as tarifas gerais, ou têm as Companhias que se concertar numa revisão comum?

É com essas tarifas gerais que se luta com a concorrência da camionagem?

Precede ou não a revisão de tarifas à reforma do regime legal da mesma, especialmente no que respeita às camionetas alugadas?

Estão as companhias sem disponibilidades para encargos, que é urgente contrair pela aquisição de material circulante de transporte e tração.

É a revisão das tarifas gerais que lhas proporciona?

Acham-se duas delas sob o peso de encargos iníquos de contratos, que lhes impõem déficits de exploração que não são da sua responsabilidade, enquanto o Estado arrecada o imposto ferroviário. Há dez anos que esta situação se mantém e apenas a uma delas foi dada indemnização por parte desse prejuízo e só relativa a alguns anos.

Não se faz já em condições normais a conservação das linhas e do material.

Fica-se nas despesas respectivas a quem do que essa conservação exige. Caminha-se pois para uma situação desgraçada de falta de segurança e de rapidez na circulação, de decadência dos serviços, acompanhada de sacrifícios impostos ao pessoal, ao qual se não podem pagar integralmente os vencimentos.

E todavia trata-se de um serviço público

de extraordinária importância, que interessa a todo o país.

O movimento dos Caminhos de Ferro em 1936 é caracterizado em resumo pelas cifras seguintes:

Extensão das linhas: via larga.....	2.768
via estreita.....	724
Total...	3.492

O movimento no conjunto das linhas foi o seguinte:

PASSAGEIROS

Número (mil) ...	25.684
Receitas (contos) .	106.940

Diferenças para 1935:

Número (mil) ...	+ 863
Receita (contos) .	— 2.430

Cresceu o número de passageiros 863 mil em todas as linhas, excepto nas da Companhia Nacional em que houve a menos 19.294, mas a receita diminuiu 2.630 contos, excepto nalgumas, em que houve 67 contos de aumento.

O número de passageiros de 1.^a e 2.^a classes diminuiu em todas as linhas, salvo nas do Norte, em que houve mais 4.368.

Na B. A. o aumento de 14.820 na 3.^a classe pouco excedeu a diminuição de 10.412, nas outras duas. No Vale do Vouga à diminuição de 1979 nas classes superiores correspondeu o aumento de 3.559 na 3.^a.

E como se fizeram numerosas reduções de tarifas, a estas mais ainda que à descida de classe se deve a quebra de receitas.

MERCADORIAS

GRANDE VELOCIDADE

Transportaram-se em todas as linhas 140.193 toneladas, menos 7.020 que em 1935, diminuição que se deu em todas as empresas.

As receitas atingiram 23.312 contos, menos 135 que em 1935. A diminuição deu-se principalmente na B. A., que teve menos 233 contos por causa da guerra de Espanha.

No Norte de Portugal houve 20 contos de diminuição. Em todas as outras empresas houve aumentos, que na C. P. atingiram 76 contos.

PEQUENA VELOCIDADE

Transportaram-se em todas as linhas 4.113.640 toneladas, mais 188.394 que em 1935. Houve menos 25.575 toneladas na B. A. por causa da falta de tráfego de ou para Espanha, menos 8.976 no Norte e menos 21.595 na Companhia Nacional.

Nos aumentos avultou a C. P., com 249.353 toneladas a mais.

Quanto às receitas, houve 158.281 contos, ou 2.056 apenas de excesso sobre 1935.

A receita média por tonelada desceu de 39\$80 a 38\$40 ou menos 1\$40, o que representa desvio de mercadoria rica pela camionagem e afluxo de mercadoria pobre.

O conjunto das receitas passageiros e mercadorias atingiu 288.530, ou menos 655 contos que no ano anterior.

Deve-se notar que estas comparações se fazem com um ano que já sofreu da crise iniciada em 1930.

Entretanto o Estado cobrou 35.028 contos de imposto ferroviário, e deixou actuar livremente a concorrência do automóvel sobre o tráfego de mercadorias.

Deve-se notar que o mal se agravou em 1937, cujas estatísticas completas não tardarão em ser conhecidas.

* * *

Há dias o distinto professor e estudioso economista o Sr. Dr. Pacheco de Amorim ocupava-se, numa das suas interessantes crónicas semanais para o *Comércio do Porto*, da obra de fomento de Fontes Pereira de Melo, ao qual se deve principalmente a transformação económica do país assegurada pela construção de estradas e caminhos de ferro.

Importa citar alguns trechos dêsse estudo.

Depois de referir as circunstâncias extraordinariamente críticas em que o Tesouro se encontrava, observa o cronista:

Como base do progresso material da Nação, tomou o grande estadista o desenvolvimento das vias de comunicação: estradas, caminhos de ferro, telegrafos e portos. E foi debaixo do seu vigoroso impulso que se abriram quasi todas as estradas que sulcam Portugal; que se construíram os nossos caminhos de ferro e redes telegráficas. E pode dizer-se, sem grande exagêro, que as nossas obras públicas ainda vivem e se movem dentro do âmbito que Fontes lhes traçou há perto de um século!

Os efeitos da abertura das vias de comunicação, na economia nacional, não se fizeram esperar e foram tais que não sómente a organização da fazenda esperada por Fontes se pode fazer, mas a população aumentou rapidamente e o nível de vida subiu.

Para enriquecer o tesouro, Fontes enriqueceu a Nação. E para enriquecer a Nação, Fontes cobriu o país de meios de comunicação baratos para a época.

A experiência de Fontes que foi feita em todo o mundo culto do seu tempo, mostra a importância e a transcendência das vias de comunicação e de transporte, na vida das nações. Considerar as empresas transportadoras como simples empresas particulares cuja importância se mede pelo *deve e Há-de haver* da sua escrita comercial, é critério estreito e mesquinho, que Fontes Pereira de Melo, com superior visão das realidades económicas e sociais arredou para longe do seu espírito. Se assim não fizera, como certos miopes do seu tempo lhe aconselhavam, Portugal teria ficado à margem dos países civilizados e sofreria na sua evolução e progresso um atraso, porventura, irremediável.

Ora é de notar que na política económica de Fontes há dois pontos a considerar que convém distinguir para dela colher a verdadeira lição. Fontes, abrindo estradas e construindo caminhos de ferro, não só tornou as comunicações *mais fáceis*, mas tornou-as *mais baratas*. E é bem de ver que foi mais pela *barateza* do que pela *maior facilidade* que as novas vias de comunicação abertas por Fontes enriqueceram a Nação. É portanto evidente que a primeira lição a colher da política de Fontes é esta: embaratecer os transportes é enriquecer a Nação e o Estado.

Mas há ainda outra lição a tirar da política de fomento daquele grande português e é esta: a política das vias de comunicação e de transportes não deve ter em vista um lucro directo da parte do Estado, mas um lucro indirecto.

Deve-se notar que os transportes eram caros e quasi impossíveis por falta de vias de comunicação. Não havia estradas nem caminhos de ferro. Eram impossíveis transportes rápidos e avultados e o preço dos que se podiam fazer impediam a condução dos produtos para mercados consumidores:

Este princípio da política de Fontes é evidente na sua gigantesca obra de construção de estradas ordinárias em cuja abertura o Estado empataba grossos capitais, assumindo ao mesmo tempo encargos permanentes de conservação e reparação, sem delas esperar o mais ligeiro rendimento directo.

Também não eram os lucros directos que o Es-

tado pudesse tirar dos caminhos de ferro que levavam Fontes Pereira de Melo a prosseguir corajosamente na sua construção. O próprio Fontes o disse no seu discurso parlamentar de 25 de Fevereiro de 1853: «*O caminho de ferro entre Lisboa e Porto há-de ser um grande elemento da riqueza nacional. Quando se fizer, há-de ir restituir, deixe-se-me assim dizer, às classes produtoras aquilo que elas gastam extraordinariamente no transporte, e que vem sobrecarregar a mercadoria até ao lugar do consumo; mas o lucro imediato do caminho de ferro no princípio e em alguns anos há-de ser muito pequeno*».

É evidente que não era o lucro imediato do Estado nem o das Companhias que Fontes visava com a sua política, mas *baratear* os transportes para favorecer os produtores e os consumidores, ou seja, para favorecer toda a gente, a nação inteira.

O Estado também viria a lucrar, mas indirectamente pois que as suas receitas cresceriam com o desenvolvimento da riqueza nacional. Assim o afirmava mais uma vez Fontes Pereira de Melo no relatório do orçamento geral do Estado para o ano de 1853-1854: «*O Governo não ignora que a organização da fazenda pública não consiste no equilíbrio entre a receita e a despesa. A organização da fazenda, são as estradas, são os caminhos de ferro, e o desenvolvimento do comércio e das indústrias, e o melhoramento das colónias e são as reformas em tantos ramos da administração pública que todos se ligam por si e devem concorrer para a prosperidade do país*».

O lema fundamental da política de Fontes — *enriquecer a Nação para desafogar a vida financeira do Estado* — é uma verdade eterna e universal, que se aplica hoje como sempre. As formas de enriquecer a Nação é que variam e são condicionadas pelo tempo e pelo lugar.

Uma das suas formas mais seguras será sempre o barateamento dos transportes, de todos os transportes — caminhos de ferro, camionagem e até a melhoria dos caminhos vicinais, barateando as formas primitivas de transporte de mercadorias entre os campos e as cidades.

A situação presente é diversa da que representava para o país a falta quasi absoluta de vias de comunicação.

O barateamento dos transportes provocado pela concorrência determina a ruína das empresas ferroviárias, cujos preços já tornavam possíveis os transportes e não os impedem.

E no fim de prolongada discussão continua a mais singular apatia perante a crise ferroviária, que dentro em pouco se liquidará por formidável desastre.



LOURDES

Santuário

A T R A V E Z

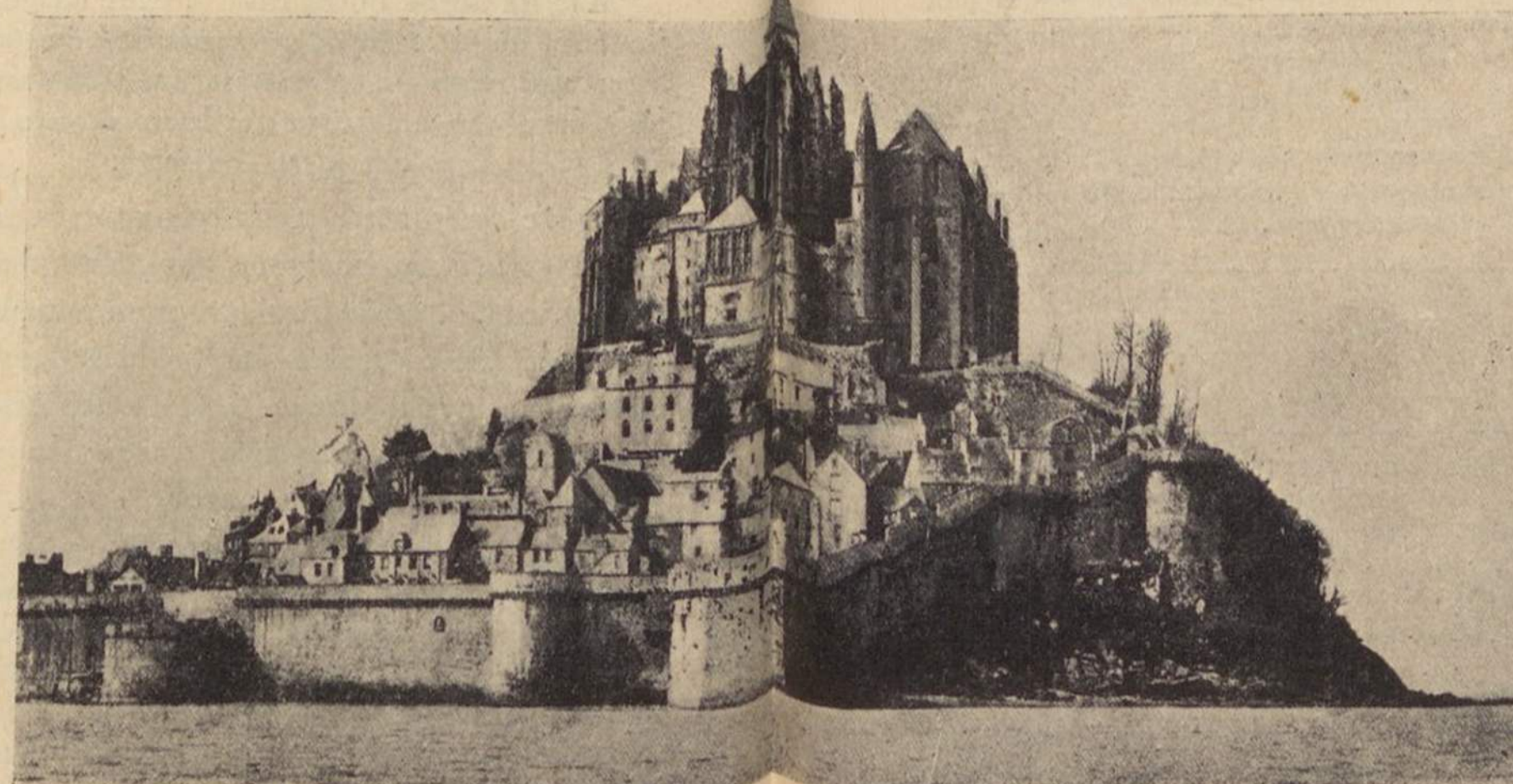
DO

E S T R A N G E I R O

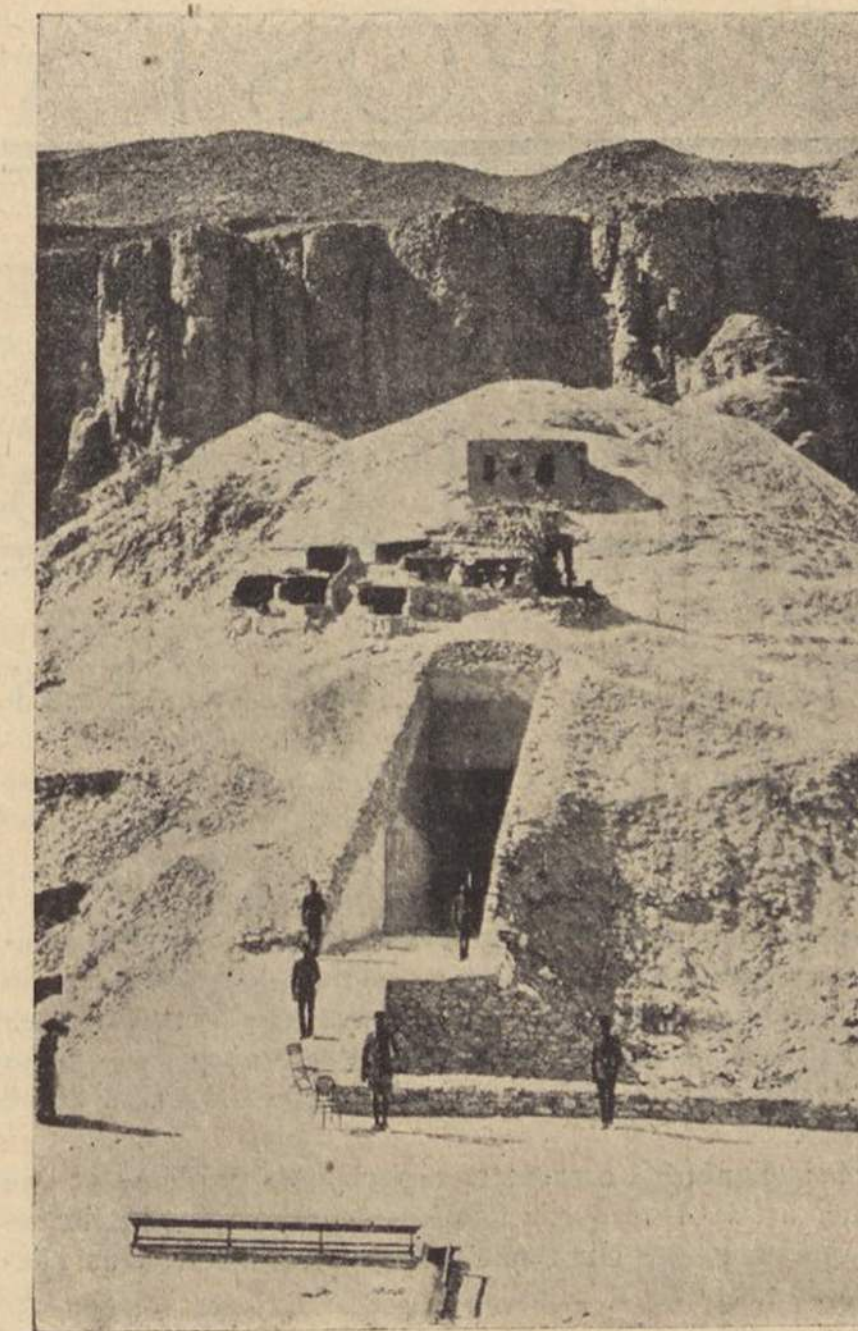


EGITO

Fachada de um templo em Abeu Simbel



O MONTE DE S. MIGUEL UMA DAS MARAVILHAS DO MUNDO



EGITO

Entrada da tumba de Toutankhamou



CAIRO

Vista panorâmica

PROPOSTA

DE LEI SOBRE

TARIFAS

FERROVIÁRIAS

(Conclusão)

É certo que esta, como já dissemos, pouco onera os valores dos produtos e que ao lado do aumento que tiveram no ano passado os transportes marítimos, em que a alta de fretes chegou a ser por momento de 75 por cento a mais do que no ano anterior, bem modesta parece a nova exigência de 10 por cento.

Subsiste, porém, o carácter especial dos produtos que se destinam à exportação e a função económica de alta importância que desempenham e que lhes granjeia direito a um abatimento de favor.

Não o contestam as empresas ferroviárias, que já concedem bonificações especiais a essas mercadorias por cláusula da tarifa ou por acôrdo contratual. Assim, por exemplo, na Companhia Portuguesa existem as seguintes concessões à exportação, conforme se vê nos mapas que abaixo publicamos.

Na projectada remodelação de tarifas seria para estimar que as bonificações existentes fôssem ampliadas e acentuadas. Conviria certamente criar tarifas de exportação especialmente favoráveis, que até poderiam tomar o carácter de tarifas diferenciais em favor dos produtos transportados em navios da marinha mercante nacional, como se faz em Itália e na Alemanha.

Se desde já não é oportuna medida de tam largo alcance,

subsiste o interesse nacional em não onerar mais a exportação e por isso repugna a sua sujeição ao novo adicional. Sòmente, por mais apoio que mereçam as indústrias de exportação, tem de se reconhecer que não é justo ir pedir aos caminhos de ferro que as subsidiem. Se aquelas indústrias ganham pouco e receiam qualquer ligeiro acréscimo de encargos, pior é a situação das empresas ferroviárias, que se encontram em estado de *deficit* e que assim não têm possibilidade de se manter.

¿ Como havemos de conciliar esta opinião de interesses? Parece haver uma solução equitativa que se impõe.

Pelo lançamento do novo adicional há uma entidade que lucra sem nada arriscar. É o Estado. Com efeito, sôbre aquilo que se cobrar pelo novo adicional incide o imposto ferroviário 10 por cento sôbre as cobranças em 1936 dariam 28:000 contos. Queremos admitir que a receita em 1938 seja menor do que em 1936 e que o adicional traga uma certa fuga da tráfego. Orcemos pois prudentemente em 20:000 contos apenas o seu rendimento. Sôbre isso o Estado cobrará, em cifras redondas, 2:400 contos a título de imposto ferroviário.

Seria na verdade estranho que, em face da crise ferroviária, o Estado não só não lhe desse auxilio, mas antes se aproveitasse dos sacrificios, que ela obrigava a pedir a todos, para se enriquecer. Não faria realmente sentido que o Estado lucrasse à custa da miséria alheia. Parece, pois, não ser exigência excessiva que o Estado renuncie ao inesperado benefício que o lançamento do novo adicional lhe virá trazer e que abandone os seus proventos a bem da economia geral.

Vimos que era condenável a aplicação do novo adicional aos trigos e farinhas, vimos que era nocivo impô-lo às indústrias de exportação. Mas reconhecemos também que não estavam os caminhos de ferro em estada de dispensar esta parte da nova receita. Há pois uma forma simples de tudo harmonizar. As actividades referidas não pagam o adicional novamente lançado, mas as empresas ferroviárias deduzem do imposto que têm de entregar ao Estado a quantia correspondente àquilo que deixaram de receber dos mencionados produtos.

Mais concretamente: nos despachos de trigo e farinha e de produtos de exportação deixar-se-á de cobrar o adicional de 10 por cento. As empresas ferroviárias facilmente apurarão quanto deixaram de cobrar por êsse facto e, ao irem levar ao Estado a liquidação do imposto ferroviário, ficarão autorizadas a entregar a menos uma quantia igual àquela assim apurada.

Podemos avaliar em cêrca de 900 contos a importância do adicional sôbre o transporte de trigo, em 400 o das farinhas e

Exportação

III. Bonificações tarifárias concedidas, conforme a tonelagem, às mercadorias abaixo indicadas com destino a exportação

Mercadorias	Bonificações Por cento			
	M. D.	S. S.	A. R.	G. R.
Aglomerados de cortiça, cortiça em pranchas, em quadros, em rôlhas e granulada	—	—	10 a 20	—
Aubos.	—	—	10 a 20	—
Minério de zinco.	—	—	10 a 20	—
Minério de antimónio.	—	—	5 a 10	—
Vinho.	—	—	5 a 20	—
Cimento.	—	—	10 a 30	—
Cal hidráulica.	—	—	—	20
Madeira de pinho serrada para caixas.	—	—	—	15 a 30
Produtos resinosos.	—	—	10 a 25	—
Palha.	—	30	32	—

IV. Bonificações contratuais concedidas, conforme a tonelagem, às mercadorias abaixo indicadas com destino a exportação

Mercadorias	Bonificações Por cento			
	M. D.	S. S.	A. R.	R. G.
Madeiras aparelhadas e serradas.	30 a 40	30 a 40	35 a 45	—
Toros de eucalipto ou de pinho com casca.	3,3 a 5	—	4 a 12	—
Pirites (de Aljustrel e de Lou-sal).	—	2 a 12,5	—	—
Desperdícios de folha de Flandres.	—	44	—	—
Minério de estanho e de vol-frâmio.	—	—	10	—
Pirites (minas de Jales).	66	—	—	—
Lepidolite.	—	—	11	—

N. B. — As bonificações contratuais não acumulam com as tarifárias.

não irá certamente além de 1:100 contos o seu produto sobre os artigos destinados à exportação. Cabe pois tudo dentro da verba de 2:400 contos de aumento de receita que o novo adicional virá trazer ao Estado. Sem perdas, apenas deixando de lucrar, este resolverá assim por uma forma simples todas as dificuldades. Neste sentido entende pois a Câmara Corporativa submeter à aprovação da Assembleia Nacional um novo texto em substituição do da proposta governamental.

XI

Outras alterações à proposta entendeu a Câmara Corporativa dever submeter à apreciação da Assembleia Nacional.

Em vez de autorizar directamente a cobrança do adicional parece preferível autorizar o Governo a permitir a cobrança desse adicional. Envolve estas questões regulamentares que ao Poder Executivo competem, e que este deve ficar habilitado a resolver nos termos de uma lata faculdade.

Outra dúvida surge quanto ao prazo. Pelo sistema da proposta, a cobrança do adicional terminará em 1 de Junho próximo. Nunca poderá ir além dessa data. Poderá, porém, terminar antes dela em dois casos:

1.º Se antes cessarem as causas que o motivam, isto é, a alta do preço do carvão e dos metais;

2.º Se antes for aprovada a remodelação tarifária que as empresas ferroviárias ficam obrigadas a submeter à aprovação do Governo em prazo que não poderá exceder a data de 30 de Maio.

Vejamos quais as consequências futuras de tais disposições. Em vista da alta de preços do carvão e dos metais, autoriza-se a cobrança de um adicional de 10 por cento. Em Maio, por exemplo, dá-se uma baixa providencial no preço daqueles artigos e o adicional imediatamente desaparece. Mas tal sistema não se coaduna com a realidade das cousas. A baixa do preço do carvão, caso se dê, não beneficiará imediatamente as empresas. Carecem estas de ter *stocks* mais ou menos avultados para assegurar a continuidade do seu serviço e não podem estar sujeitas às contingências de um fornecimento, dia a dia, em que bastaria um sinistro ou um simples atraso de um vapor de carvão para as forçar a suspender a sua exploração. Também por conveniência própria fazem contratos de fornecimento a prazo, mais ou menos longo, e não se sujeitam a adquirir carregamentos avulsos a preços sempre variáveis, o que saíria necessariamente mais caro e as privaria de uma base essencial para o orçamento do custo da sua exploração.

Por consequência, ainda que em Maio se desse uma baixa do preço do carvão, teriam de decorrer alguns meses antes que as empresas ferroviárias dela beneficiassem, pois teriam primeiro de consumir todo o carvão dos seus *stocks* e dos seus contratos em vigor. Neste momento, por exemplo, parece que a Companhia Portuguesa está disposta, para aproveitar condições relativamente muito favoráveis, a firmar um contrato que a abastecerá de carvão até ao mês de Outubro.

Trata-se, pois, duma questão de facto, variável de empresa para empresa, que o Governo facilmente poderá apreciar. Por isso, em vez de se fixar uma data, parece mais razoável que o Governo fique autorizado a revogar a licença de cobrar o adicional logo que reconheça que para cada empresa cessaram as causas que lhe deram origem.

Encaremos agora outra hipótese, infelizmente talvez a mais verosímil. Mantém-se, além de 1 de Julho, o alto preço do carvão e dos metais. Todavia, cessa o adicional. Porquê? Se se mantêm, porventura até agravadas, as causas que o motivaram?

A verdade é que estamos em presença de factos de ordem económica que nem obedecem a regras nem se sujeitam a previsões. Por isso pouco curial é limitar os seus efeitos a uma data certa e sem dúvida a Assembleia Nacional reconhecerá a conveniência de deixar ao bom critério do Governo

pôr termo à cobrança do adicional quando as circunstâncias o determinarem.

Razão a mais para que ao Governo sejam conferidos os poderes necessários para estabelecer o adicional e para o revogar quando entender.

Houve talvez da parte do Governo a ideia de constranger as empresas ferroviárias a não dilatarem a apresentação da sua remodelação tarifária, reconhecendo com justo fundamento que nesta, e não no expediente de ocasião agora proposto, pode estar o remédio ao desequilíbrio da sua situação financeira. Pensou-se porventura que, sob a ameaça da anulação do adicional, as empresas cuidariam de fazer aprovar as suas tarifas até 30 de Maio e que as poderiam demorar indefinitivamente se continuassem a cobrar o adicional sem limite de tempo. Ainda então não seria justa a disposição da proposta, que se refere à aprovação das tarifas, acto do Governo pelo qual as empresas não podem ser responsáveis, em vez de se referir à sua apresentação, que só das empresas depende.

Compreendemos a intenção do Governo e julgamos que a proposta a deve acautelar. Concordamos pois em que se fixem prazos para apresentação das novas tarifas, com a sanção de que a falta de respeito pelos prazos assim fixados importará a caducidade do adicional de 10 por cento.

Resta porém ainda ver quais devam ser esses prazos. O que vem fixado na proposta, 30 de Maio de 1938, parece suficiente para a apresentação das tarifas gerais de grande e pequena velocidade e das tarifas de despesas acessórias e porventura ainda para as tarifas especiais de grande velocidade. Impossível porém será apresentar dentro do referido prazo, segundo alegam as empresas ferroviárias, as tarifas especiais de pequena velocidade.

Pretendem as mesmas empresas e com justo motivo que a elaboração das tarifas especiais tem de ser concionada pelo regime legal que se estabelecer para a camionagem. São tarifas de concorrência, de luta, quasi impossíveis de estabelecer convenientemente sem se conhecerem as condições em que ficarão os concorrentes. Todavia julgamos que este receio não terá grande fundamento, pois não acreditamos que o Governo realize a reforma que anuncia, do regime dos caminhos de ferro, de que faz parte a remodelação das tarifas, sem resolver simultaneamente o problema da camionagem.

Parece pois que só há que atender ao prazo naturalmente necessário para que se termine a elaboração e se faça a apresentação oficial de todas as tarifas especiais e esse é indicado pelas empresas como devendo findar em 30 de Setembro. A falta de elementos que permitam contraditar esta afirmação, parece de aconselhar que se não violem as empresas e que se aceite o prazo indicado, não se devendo esquecer que elas serão as primeiras interessadas na remodelação do regime tarifário e o não demorarão, portanto, além do necessário.

Na fixação destes prazos temos em vista sempre a apresentação pelas empresas, que claramente não podem ficar responsáveis da demora maior ou menor que as entidades oficiais competentes puserem na sua aprovação. Ainda depois de esta obtida há a contar com a impressão das tarifas, sua distribuição e a instrução do pessoal que tem de as aplicar, o que não costuma demorar menos de dois a três meses.

Difícilmente o novo regime tarifário poderá estar integralmente em vigor antes do fim do ano corrente. Mas até lá não tem de ser adoptado em bloco e por isso se ressalva a norma de que o adicional deixará de vigorar à medida de cada uma das novas tarifas entrar em vigor para os artigos nelas abrangidos.

XII

Em conclusão e pelos fundamentos já indicados a Câmara Corporativa, sugere que os artigos da proposta de lei sobre tarifas ferroviárias sejam substituídos pelos seguintes:

Artigo 1.º É autorizado o Governo a permitir às empresas ferroviárias a cobrança de um adicional até 10 por cento,

emquanto se verificar o aumento que sofreu o custo do carvão e dos metais sobre o custo que vigorava em 1936, devendo o Governo fazer cessar esse adicional logo que verifique terem terminado os efeitos que daqueles aumentos resultarem para cada uma das mesmas empresas.

Art. 2.º Este adicional incidirá sobre todas as cobranças do tráfego, com excepção dos transportes do trigo e farinha e de mercadorias destinadas à exportação, para os quais as empresas ferroviárias poderão deduzir as quantias correspondentes ao produto do mesmo adicional nas importâncias que tiverem de entregar ao Estado na liquidação do imposto ferroviário.

Art. 3.º As empresas ferroviárias ficam obrigadas a apresentar à aprovação oficial a remodelação das suas tarifas gerais até 30 de Maio de 1938 e a das suas tarifas especiais até 30 de Setembro de 1938.

§ único. A aplicação do adicional referido no artigo 1.º cessará obrigatoriamente à medida que forem entrando em vigor as novas tarifas mencionadas neste artigo e cessará também em absoluto nas datas no mesmo artigo indicadas para aquelas empresas que antes delas não tenham apresentado à aprovação oficial a remodelação das suas tarifas.

Lisboa, Sala das Sessões da Câmara Corporativa, 18 de Fevereiro de 1938.

Albino Vieira da Rocha.

Albano de Sousa.

Vítor Guedes Júnior.

Restituto José Coelho.

Amadeu Paulo Esteves Cardoso.

D. José Inácio de Castelo Branco.

José Gago da Câmara de Medeiros.

Pedro Inácio Alvares Ribeiro.

Manuel de Espregueira e Oliveira.

José Rino de Avelar Fróis.

Diniz Bordalo Pinheiro.

Francisco Gonçalves Velhinho Correia (vencido quanto à doutrina do artigo 2.º, por achar preferível o preceituado no mesmo artigo da proposta do Governo).

Júlio de Melo e Matos (com declarações).

José da Glória.

Luiz Teotónio Pereira.

Jorge de Faria.

Mário Campos Lobo.

Geraldo Braamcamp de Mancelos.

Alfredo Dias Pires.

José Alfredo Menici Sardinha.

Manuel Saraiva Vieira.

Eduardo Franco Ferreira (vencido).

Joaquim Roque da Fonseca (vencido).

Horácio Augusto Gonçalves (vencido).

Vergílio Pereira (vencido).

Rui Enes Ulrich (relator).

António de Vasconcelos Correia (com declaração de voto seguinte):

Não concordo com a doutrina estabelecida na primeira parte do § único do artigo 3.º agora proposto.

Se as receitas que as empresas ferroviárias cobram com a aplicação das actuais tarifas se mostram insuficientes para equilibrar o aumento das despesas proveniente da alta dos

preços do carvão e metais, e tanto assim que, por esse motivo e só por ele, se lança um adicional que pode ir até 10 por cento, parece razoável que a cobrança deste deva durar enquanto não se modificarem as circunstâncias que lhe deram origem, como, aliás, está dito no artigo 1.º da proposta de lei submetida a esta Câmara.

A entrada em vigor de novas tarifas não faz baixar os preços daqueles materiais, e, portanto, a cessação da cobrança do adicional só não desequilibrará de novo a situação das empresas se estas puderem obter com as novas tarifas receitas semelhantes às que se cobrarem na totalidade enquanto o adicional estiver em vigor.

Estou convencido de que nenhuma das empresas ferroviárias pensa em conseguir tal resultado com as tarifas que apresentar, as quais se destinam a longo período de aplicação. A elevação exagerada de preços de transporte nestas condições seria nociva não só para o público como para as próprias empresas e tornaria definitiva uma situação que o Governo deseja, como é natural, que seja transitória.

Por consequência, a substituição da cobrança do adicional de 10 por cento por uma remodelação de tarifas que promova um acréscimo de receitas em relação às actuais, inferior ao que der a cobrança do adicional, há-de forçosamente, uma vez este extinto e se as circunstâncias se mantiverem, provocar um novo desequilíbrio que melhor seria evitar antecipadamente.

Entendo, portanto, que o Governo deveria ficar desde já autorizado a fixar a taxa do adicional, extensão da sua aplicação e datas da sua cessação ou redução. Deste modo, enquanto a situação dos preços dos materiais não se normalizasse, teria o Governo meio de poder actuar com oportunidade consoante as informações que colhesse, por forma a adaptar de maneira prática o nível dos preços de transporte às circunstâncias que se apresentem em cada ocasião.

É claro que sempre o Governo poderá fazer face a futuros desequilíbrios mediante decretos-leis expedidos em nome da urgência e necessidade pública (n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição), mas parece-me mais lógico que a presente *autorização legislativa* a tanto o habilite, visto serem aqueles mais do que prováveis.

Foi por isso que tive a honra de propor a seguinte redacção para o § único do artigo 3.º do parecer da Câmara Corporativa:

«§ único. O adicional referido no artigo 1.º cessará, no todo ou em parte, com a aplicação das novas tarifas mencionadas neste artigo, e à medida que forem entrando em vigor, e cessará em absoluto nas datas no mesmo artigo indicadas para aquelas empresas que não tenham apresentado à aprovação oficial a remodelação das suas tarifas até às referidas datas».



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

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!