

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

Mafra, o Mosteiro. — Caminhos de Ferro do Vale do Vouga. — O que todos devem saber. — Uma conferência acerca do problema nacional de Caminhos de Ferro. — Melhoramentos da Estação de Vilar Formoso. — Serviço Internacional. — Da arte de dizer versos. — Caminhos de Ferro Coloniais. — Teatros e Cinemas. — Sapadores de Caminhos de Ferro. — O problema nacional dos Caminhos de Ferro, pelo General RAUL ESTEVES. — Linhas nacionais. — Há quarenta anos. — Parte oficial. — Linhas estrangeiras.

1 9 3 8

ANO 50.º

1 DE MAIO

NÚMERO 1209

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 MOUTINHO

FREÇOS 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 OFFICINAS

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.º

TELEFONES | P B X 20158
| Direcção 2 7520



CAMINHO DE FERRO

DO

VALE DO VOUGA

Sob a presidência do sr. general Adolfo Cesar Pina, secretariado pelos srs. engenheiros Oliveira Simões e Brandão de Melo, reuniu-se a assembleia geral dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, para apreciação e aprovação do relatório e contas da gerência finda e eleição de novos corpos gerentes.

Depois de trocadas algumas impressões sobre relatório e contas, foram estes aprovados.

Em seguida procedeu-se à eleição, que deu o seguinte resultado:

Conselho de Administração — José Gabriel Pinto Coelho, representando o B. N. U., Francisco José Ferreira Lino, e Francisco Pinto Castelo Branco.

Conselho Fiscal — António Carlos de Araujo Sobreira, José Gonçalves de Almeida Faria e Luiz Sommer Ribeiro.

Assembleia geral — Presidente, Adolfo Cesar Pina; vice-presidente, Julio Schmidt; 1.º secretário, dr. J. J. Pereira de Lima; 2.º secretário, eng.º J. M. Oliveira Simões; 1.º vice-secretário, eng.º L. M. Brandão de Melo, e 2.º vice-secretário, H. Araujo de Sommer.



O QUE TODOS DEVEM SABER

Imposto de sêlo referente a cartazes e anuncios

Segundo o determinado no decreto n.º 28:222, de 24 de Novembro ultimo, os cartazes ou anuncios afixados ou expostos em qualquer lugar, que até essa data, o imposto do sêlo era pago por meio de estampilha colada no próprio cartaz ou anuncio (como os colocados nas montras e vitrinas de estabelecimentos comerciais ou industriais, farmácias, etc.; nos prédios com escritos ou para venda, indicando onde se encontram as chaves e em muitos outros casos), passou a ser pago por meio de guia, pela publicação do referido decreto.

Os contribuintes devem solicitar a indicada guia na secção de finanças respectiva, a fim de pagarem o imposto de sêlo na tesouraria da Fazenda Pública, o mais breve possível, pois caso contrário, estão sujeitos a serem multados.

UMA CONFERÊNCIA

ACERCA DO PROBLEMA NACIONAL

DE

CAMINHOS DE FERRO

Conforme noticiou a *Gazeta*, fez o Sr. Engenheiro J. Fernando de Souza, em 25 do mês findo, na Sociedade de Geografia, a conferência acerca do problema nacional dos Caminhos de Ferro, cujo programa foi de antemão publicado.

A *Gazeta* inserirá nos próximos números esse trabalho, em que há numerosas informações e dados estatísticos; por hoje limita-se a dar dele idea sucinta.

Presidiu à sessão o Sr. Conde de Penha Garcia, tendo aos seus lados os Srs. Engenheiros Coronel Galvão, Secretário da Sociedade e José Maria Alvares, Presidente da Associação Industrial Portuguesa.

O Presidente fez a apresentação do conferente em termos elogiosos, referindo-se aos seus trabalhos profissionais e jornalísticos, ao que este respondeu, agradecendo e atribuindo essas palavras cativantes aos velhos laços de amizade que aos dois uniam e às ilusões da benevolência do Sr. Conde de Penha Garcia.

O conferente recordou que se consagrava, havia 48 anos, ao serviço de Caminhos de Ferro com profundo interesse e por isso acedêra ao amável convite, que lhe fôra feito, para trazer a sua quota parte ao estudo, numa série de conferências da situação em que hoje se encontram. Na primeira, feita pelo Sr. General Raul Esteves com a alta competência e brilho de palavra que os leitores da *Gazeta* podem avaliar pelo texto integralmente publicado, foi versado na generalidade o problema nacional de Caminhos de Ferro, comparando-se o seu serviço com o da camionagem. Da situação das

linhas de via larga, principalmente da C. P., occupar-se-ão com particular autoridade o distinto Catedrático Dr. Fezas Vital e o ilustre Engenheiro que preside à Administração da C. P. Vasconcelos Correia. A segunda conferência foi-lhe distribuída, devendo ter por tema especial as linhas de via estreita.

O Sr. Fernando de Souza dividiu o seu estudo em três partes.

Na primeira examinou o problema das relações do Estado e das empresas no desempenho do serviço público representado pela exploração de caminhos de ferro e analisou os direitos e deveres correlativos.

Na segunda estudou os princípios jurídicos e económicos a que obedece a tarifação, analisando as formas que revestem as tarifas e criticando o adicional ultimamente autorizado.

Na terceira parte historiou a introdução de via estreita em Portugal, mostrou o seu valor económico, analisou a situação das empresas constituídas e indicou os remédios que importa adoptar para debelar a crise que atravessam.

* * *

Partindo da noção de serviço público frisou o direito soberano de Estado a impôr a sua regularidade e os melhores prémios para assegurar o melhor possível a satisfação do interesse público.

Se em vez de exercer directamente a exploração a delega em empresas arrendatárias ou concessionárias mediante contrato que fixe as situações financeiras destas deve-se atender às repercussões financeiras dos melhoramentos impostos, indemnizando a empresa dos onus suplementares impostos.

Mostrou o conferente a utilidade social dos caminhos de ferro, que justifica a sua existência mesmo quando não deem sufficiente receita líquida ou sejam deficitários.

Justificou este asserto analisando as receitas líquidas de diversas linhas.

Mostrou o conferente que um caminho de ferro pode ter considerável utilidade, embora não dê grande receita líquida e seja até deficitário. Avalia-se pelos serviços que presta, como as estradas, os portos, as escolas, os hospitais, os edificios públicos, que não dão lugar a rendimentos suficientes.

Formulou a seguinte conclusão:

A utilidade económica e social de uma linha férrea mede-se, não pelo rendimento liquido, mas pelos serviços que presta e por êles se devem aquilatar os encargos que a sua construção impõe.

Mostrou em seguida como se tem seguido política errada a êsse respeito. Citaremos e sem propósito um trecho do relato publicado em *A Voz* de 26 de Abril:

A verdade é que tem havido errada compreensão das situações reciprocas do Estado, e das empresas, consideradas, por muitas entidades, gananciosas, rosineiras, e inimigas do interesse público, que devem ser abandonadas à sua sorte.

As receitas da exploração não se consideram por vezes legítima remuneração do serviço prestado pelas empresas às quais pertencem, mas apenas concessões graciosas do Estado, que lhes pode atribuir o destino que entender e apropriar-se até de parte delas, como succedeu com a monstruosa lei das sobretaxas de 1920, revogada em 1926 pelo sr. Passos e Sousa que lhe, atribuiu o seu verdadeiro carácter de actualização das tarifas de transporte.

Do material circulante adquirido caríssimo por conta das reparações, alemãs, foi exigido o pagamento às companhias e porque uma não pode pagar uma prestação, foi entregue à cobrança com multa às Execuções fiscais.

Tem-se mantido os contratos lesivos de sub-arrendamento de linhas do Estado, negando participação dêste nos deficits.

Da falta de providências completas acêrca da concorrência da camionagem, deu conta largamente o sr. general Raul Esteves.

Acusam-se as empresas de não melhorar o material e os serviços. Como, se as não ajudar o Estado, pois não têm recursos para isso? Onde estão as suas disponibilidades? E é por culpa delas que os não tem? Não.

Ocupou-se em seguida das tarifas que estipulam a remuneração de transportes dentro do seu valor económico um pouco inferior à diferença de preço da mercadoria entre os lugares de produção e consumo.

É pertença legítima de empresas e não concessão graciosas do Estado nem esta lhe pode atribuir o destino que lhe parece.

Fez a distinção do custo dos transportes e portagem cuja soma representa a taxa. A segunda constitui a receita liquida.

Mostrou a diferença de tarifa geral e especial e seus característicos e fez a crítica do adicional último e da revisão da tarifa geral que

postula e prévia revisão do Decreto de 1864 e de Regulamento de polícia e exploração de 1868. Referiu-se sumariamente à concorrência do automóvel e à coordenação dos transportes.

* * *

Na terceira parte, consagrada às linhas de via estreita o conferente depois de mostrar a razão de ser do seu emprego em terreno acidentado para linhas secundárias. Historiou a sua introdução entre nós. Deu conta das empresas existentes e analisou a situação de cada uma.

Mostrou que os contratos de sub-arrendamento das linhas de via estreita dos C. F. E., que com enormes *déficits* de exploração, feitos com a Companhia Nacional e a do Norte de Portugal tem causado a sua ruina, juntando-se o seu efeito aos da concorrência de camionagem e à crise económica e alta de preços do carvão e dos metais.

Analizando a situação de cada uma delas mostrou a falta de justo auxílio do Estado. Enumerou as violências praticadas com a Companhia do Norte.

A propósito de cada Companhia indicou as providências que deviam ser tomadas.

Fez a crítica do seu projecto de fusão, asseverando a necessidade de construir linhas necessárias para a sua ligação.

Fechou a conferência com estas veementes afirmações:

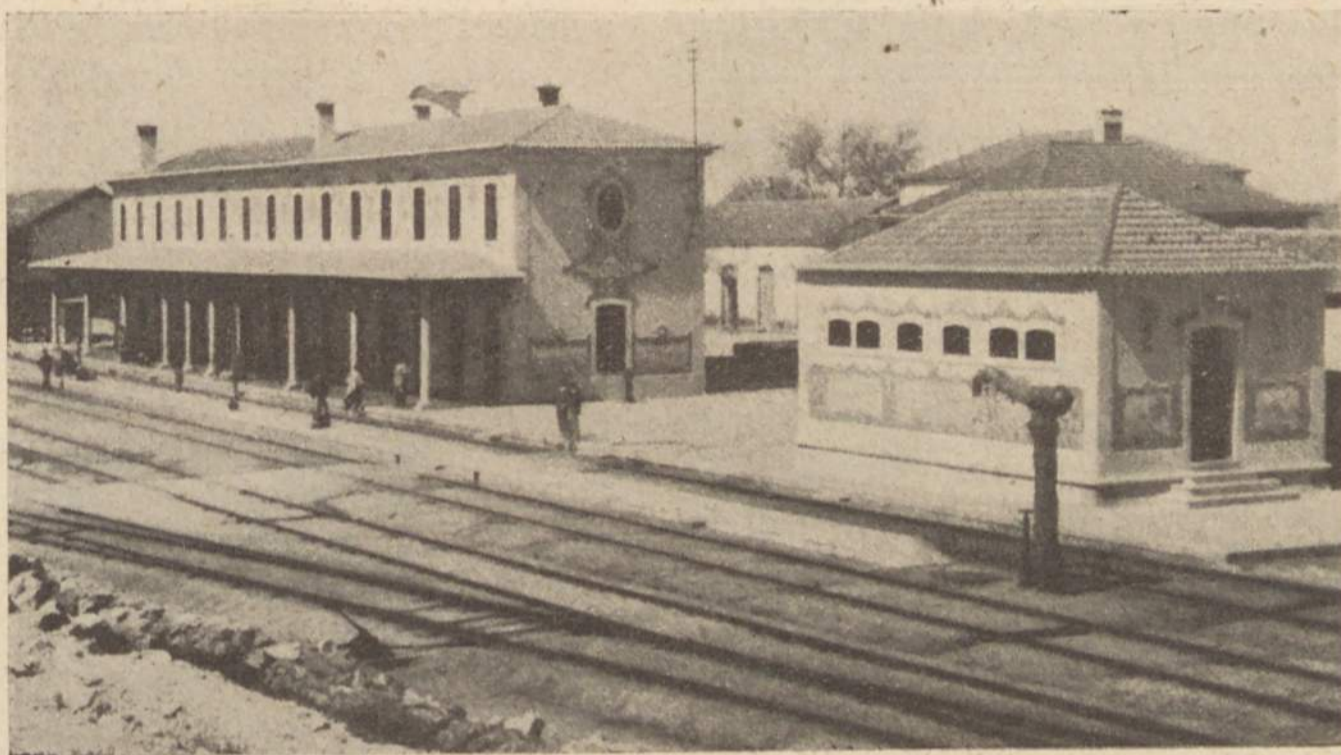
O Estado tem o dever de providenciar rápida e equitativamente, de acordo com as empresas, para não ter a Nação de parafrasear a angustiosa pergunta do grande Augusto: «Varo, que fizeste das minhas legiões?» nem possa ser applicável aos caminhos de ferro a audaciosa e eloquente imprecação do Padre António Vieira, dirigindo-se a Deus por causa das invasões holandesas no Boarifi.

Que a rede ferroviária portuguesa não tenha fundamento para dizer ao Estado:

Deixai-nos, repudiái-nos, desfazei-nos, acabai-nos. Mas:

«Só digo e lembro a V. Magestade, Senhor, que estes mesmos que agora desfavoreceis e lançais de vós pode ser que os queirais algum dia e que os não tenhais».

No fim da sua exposição que durou 1^h,15 o conferente foi muito aplaudido.



VILAR FORMOSO — Estação e mais dependências do lado das linhas

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES DA BEIRA ALTA

MELHORAMENTOS DA ESTAÇÃO DE VILAR FORMOSO

A Estação de Vilar Formoso passou há pouco tempo por melhoramentos importantes, que muito contribuíram para o seu aformoseamento.

Quem primeiro sugeriu a ideia e a necessidade desses melhoramentos foi S. Ex.^a o sr. Presidente do Conselho, Doutor Oliveira Salazar, imediatamente apoiado pelos srs. Ministro da Obras Públicas, Engenheiro Director Geral dos Monumentos Nacionais e Director da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, e ainda pelo Conselho Nacional de Turismo.

A Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta concorreu com os transportes dos materiais, administração e fiscalização, que foi confiada ao critério e à competência do digno chefe do Serviço de Via e Obras, sr. Alberto de Alcântara Carreira, cuja actuação tem sido brilhantíssima naquela companhia.

O plano de melhoramentos compreendeu em primeiro lugar a ampliação do antigo edifício da Estação, que foi acrescentado de 9^m,55 para o lado de Espanha. Essa ampliação obrigou a modificar o corpo central da frente de tardo de da mesma extensão. A sala de espera e os gabinetes da Polícia Internacional ficaram nêsse aumento. Os pavi-

mentos são em ladrilho cerâmico, ao lambriz de azulejo foi dada disposição artística, os tectos são apainelados em madeira e as paredes estucadas.

A sala do restaurante foi também alargada de 0^m,70, que foi quanto avançou a parede de tardo, o tecto é igualmente apainelado em madeira e as paredes estucadas.

O exterior da Estação foi aformoseado com artísticos panneaux de azulejos; os frontões, sobre-vergas de portas e janelas e cartuches foram igualmente revestidos de azulejos, desenhados em tamanho natural pelo distinto desenhador contratado da Companhia sr. Rogerio Reynaud. A execução dos panneaux foi confiada, por concurso, à Cerâmica Viuva Lamego, de Lisboa, tendo sido empregados 12.047 azulejos.

O vasto alpendre é suportado por dez colunas dóricas, em granito, cujo fuste é duma só peça, e as vigas em que se apoiam os telhados são em betão armado, calculadas e dirigida a sua execução pelo Inspector Principal da Companhia, engenheiro Pina de Faria.

A plataforma correspondente ao edifício é em ladrilho cerâmico, e os restantes em betonilha de

SERVIÇO INTERNACIONAL

Serviços directos entre Portugal e França e além

Os serviços directos entre Portugal e França e além passaram a estar sujeitos às seguintes disposições:

Os passageiros que desejem seguir directamente para França terão de utilizar a carruagem directa (lugares comuns de 1.^a, 2.^a classes e camas), que circula entre Lisboa e Irun, pelo comboio «rápido» n.º 51, e pelos comboios em ligação.

A esses passageiros é permitido adquirirem, nas estações habilitadas a vendê-los, bilhetes de simples ida para qualquer das estações francesas indicadas nas tarifas n.ºs 301-302 g. v. Até aviso em contrário está suspenso a venda dos bilhetes de ida e volta, previstos nas citadas tarifas.

Se a viagem fôr feita por outros comboios, terão os passageiros de munir-se de bilhetes para Irun, onde terão de ocupar-se do seu seguimento, bem como do das suas bagagens até Hendaye.

A estação de Hendaye está habilitada a vender bilhetes e a efectuar o despacho de bagagens para qualquer estação francesa.

As bagagens dos passageiros que utilizem o serviço directo antes indicado poderão ser expedidas directamente para as estações de destino em França, em conformidade com as tarifas n.ºs 301-302, g. v.

As bagagens com seguimento por quaisquer outros comboios não poderão ser despachadas para estações além de Irun.

A venda de bilhetes e o despacho de bagagens são feitos sem responsabilidade alguma por qualquer impedimento que os passageiros ou as suas bagagens possam sofrer no seguimento além da fronteira luso-espanhola.

Até aviso em contrário encontram-se suspensos a venda de bilhetes simples e de ida e volta e o despacho directo de bagagens com destino às estações belgas e britânicas indicadas nas tarifas n.ºs 401 e 402, g. v., da C. P. ou reciprocamente.

Não se aceita a expedição de mercadorias para França ou além.

Os passageiros destinados a Portugal que utilizem, entre Hendaye e Irun, o comboio de ligação com o comboio espanhol, pelo qual circula a carruagem directa com lugares de 1.^a e 2.^a classes e de camas Irun-Lisboa (chegada a Lisboa pelo comboio «rápido» n.º 56), poderão adquirir só em Hendaye bilhetes directos de simples ida, para Guarda, Pampilhosa ou Figueira da Foz para entrada em Portugal pela fronteira de Vilar Formoso.

Se a viagem fôr feita fora destas condições, terão de adquirir-se em Hendaye bilhetes para Irun, onde, para o seguimento da viagem, terão de ser adquiridos novos bilhetes.

Os passageiros com bilhetes de Hendaye para Pampilhosa podem obter nessa estação ou em trânsito, sem qualquer aumento, bilhetes para o percurso excedente de Pampilhosa até Lisboa-Rossio, Entroncamento, Coimbra ou Porto.

Os portadores de bilhetes da procedência de Hendaye podem despachar as suas bagagens directamente, por via Vilar Formoso, para Guarda, Figueira da Foz e Pampilhosa, e ainda para Lisboa-Rossio, Entroncamento, Coimbra ou Porto, quando exibindo bilhete para Pampilhosa declarem ser qualquer daquelas estações o seu destino efectivo. As taxas a cobrar são as que correspondem segundo as tarifas n.ºs 301-302, g. v.

As estações francesas e de países anteriores não expdem mercadorias para Portugal.

cimento. Em ladrilho cerâmico são igualmente os pavimentos do posto de correio e telegrafo, da Alfandega, e nesta também foi assente um lambriz de azulejo.

O sr. António de Almeida Carreira dirigiu as pinturas dos tectos da Estação, incluindo o Restaurante e alpendre, tendo tido o cuidado de que não houvesse discordancia no aspecto geral. Também para a iluminação do alpendre aquele senhor estudou um tipo de lampeões, em metal oxidado, que condizem bem com o aspecto do edifício.

O edifício das retretes é completamente novo e condiz com a estação, sendo igualmente guarnecido de azulejos artisticos. Interiormente tem dois compartimentos isolados. O primeiro, destinado às

senhoras, consta de vestibulo, onde se encontra um lavatório, espelho e toalheira, e aos lados dois compartimentos reservados. com retrete e autoclismo, bidet e lavatório com água canalizada.

A parte correspondente aos homens tem os mesmos compartimentos, e mais dois grupos de urinois em porcelana com autoclismo de descargas periódicas. As paredes interiores são forradas de azulejo branco até ao tecto e estes são em madeira apainelada.

Com estes melhoramentos, a Estação de Vilar Formoso entra na categoria dos nossos mais belos edifícios do seu género. Para quem vem de Espanha, é bem Portugal que palpita e se revela naquele magnifico edificio.

DA ARTE DE DIZER VERSOS

D. CONCEIÇÃO RAMALHO

Começou há pouco a revelar-se uma grande artista de declamação, a recitatista D. Conceição Ramalho,



D. CONCEIÇÃO RAMALHO

nascida nos Açores, que já se fez ouvir com grande êxito no «Grémio dos Açores», na «Emissora Nacional» e na «Rádio Renascença».

Em breve, Lisboa vai admirar e aplaudir, consagrando-a definitivamente num recital luso-brasileiro.

CAMINHOS DE FERRO COLONIAISMOÇAMBIQUE

Para um maior acelaramento no tráfego das suas rês, os serviços ferroviários de Lourenço Marques acabam de encomendar mais 3 auto-motoras. São boas máquinas e de um menor custo de exploração, bem como dotadas de grande comodidade.

Assim vão caminhando as linhas férreas coloniais que actualisam os seus serviços de maneira a garantir ao público o máximo de comodidade.

A LIGAÇÃO FERROVIÁRIA DO BRASIL COM A BOLÍVIA

Apesar, do plano de ligação ferroviária entre o Brasil e a Bolívia datar de 1900, sómente há pouco entrou em fase de acelaramento. Assim, foi aprovado por decreto-lei do Presidente da República Brasileira o dito tratado, tendo já sido nomeados os membros da Comissão que hão-de estudar o traçado da linha Corumbá a Santa Cruz de la Sierra.

Êste tratado, funda-se na necessidade da Bolívia possuir escoadouros para a sua exportação destinada ao Atlântico. O Brasil é o país indicado para tal, visto que se encontra mais perto facilitando assim, um tráfego rápido e mais económico do que actualmente existe através da Argentina.

O factor económico dêste tratado atinge uma importância capital para os dois países. O Brasil beneficiará dum aumento de tráfego, tanto marítimo como terrestre. Onde mais se acentua a importância dêste tratado, isto é, quanto ao ponto de vista brasileiro, é sem dúvida na questão petroleira pois que, é clausula do tratado — todo o petroleo tráfegará pelas linhas brasileiras para consumo interno ou para exportação destinada ao estrangeiro.

Êste tratado deve-se em grande parte, ao Ministro da Viação Brasileira, que segundo plano por êle deleniado, deseja ver o território nacional atravessado de norte a sul por inúmeras vias férreas. Fácilmente se compreende tal plano, pois o Brasil é o país que se apresenta com maiores condições para uma vida futura. Com uma importante rede ferroviária, aliada ao Progresso, extrairá do imenso sertão as riquezas que teima em conservar inactivas.

TEATROS E CINEMAS

EDEN — «Tarakanova»

Ao terminar os «Complementos vivos», Lopo Lauer recebeu da assistência, através dos aplausos e da sua chamada ao palco, a certeza de que continuando a organizar espectáculos tão dinâmicos e plenos de originalidade, poderá enfrentar futuras empresas sem o receio da bilheteira.

Foi com uma super-produção de classe invulgar, que o Eden inaugurou os seus espectáculos cinematográficos; trata-se de «Tarakanova» realizada por Fedor Ozep, a qual custou doze milhões de francos. Em compensação apresenta-nos uma joia muito mais valiosa — Annie Vernay. — O seu desempenho em Elisabeth é culminante; tem fazes dum invulgar brilhantismo, raras vezes atingido nas produções europeias. Chega-se a concentrar toda a nossa atenção sobre tão linda e simpática estrêla, esquecendo que a seu lado estão artistas como, Pierre Richard, Suzi Prim e Roger Karl. O desempenho destes últimos não é inferior, mas a mocidade e a beleza de Annie Vernay leva-nos um pouco a esquecer o nosso dever.

Quanto ao luxo da realização falam eloquentemente os doze milhões de francos gastos magnificamente...

Para tornar o Eden um cinema século XX, Lopo Lauer deu-nos os «Complementos Vivos». Com este interessante título apresenta-se ao público uma série de números de music-hall, sendo alguns deles de requintado bom gosto.

Propositadamente, deixei para o fim «Raios X» e a «Revista Portuguesa n.º 3». «Raios X» foi classificado em Veneza — como o melhor film cultural até hoje produzido. — É realmente maravilhoso, tendo cenas que provocam o riso da assistência, embora seja um film caracteristicamente científico. Entre estas cenas, destaca-se a do bater do coração e a das botas ferradas.

E' costume dizer-se: não há bela, sem senão... Realmente, assim acontece ao Eden. Foram incluir no seu esplendoroso programa a «Revista Portuguesa n.º 3». Esta foca somente duas cenas, uma feira e um baile, dando este último, origem, a uma série de cenas que quasi se podiam classificar de impróprias. Eis o senão...

SÓMEL

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 21,45 — «Recompensa».
AVENIDA — 20,45 e 23 — «O Centenário».
POLITEAMA — 21,30 — Opera Lirica Italiana.
MARIA VITÓRIA — 20,45 e 23 — «O Juízo do Anoz».
VARIEDADES — 20,45 e 23 — «O pardal de S. Bento».

CINEMAS

S. LUIZ — 21,30 — «Maria Walewska».
TIVOLI — 21,30 — «A revista de Goldwyn».
EDEN — 21,30 — «Abuso de confiança».
COLISEU — 21,30 — «O cantor de sua alteza».



ACTRIZ ILDA STICHINI

CENTRAL — 21,30 — «O rouxinol da selva».
TRINDADE — 21,30 — «Almôço para dois».
CONDES — 15 e 21,30 — «A canção da terra».
CAPITÓLIO — 21 — Programas variados.
ODÉON — 21,15 — «O Correio de Lião».
PALÁCIO — 21,30 — «O Correio de Lião».
LYS — 21 — «A Rosa do Adro».
CHIADO TERRASSE — 21 — «Ordens secretas».
PARIS — 21 — «Deram-lhe uma espingarda».
SALÃO PORTUGAL — 21 — «O Arco Iris no Rio».
PALATINO — 21 — «No fundo do oceano».
OLIMPIA — Das 14 às 24 horas — Sempre novos programas.
ROYAL — 21 — «Um advogado em calças pardas».
REX — 15 e 21,15 — «Palhaços».
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
PROMOTORA — 21 — «Demónios do mar».
IMPERIAL — Rua Francisco Sanches.
SALÃO IDEAL (Loreto) — Das 18 às 24 — Sempre novos programas.
CINE ROSSIO — Programas variados.
EDEN-CINEMA — Alcântara.
CINEMA RESTAURADORES — Restauradores.
EUROPA — 21 — «Encontraram-se num taxi».
CINE BELGICA — R. da Beneficência (ao Rêgo).
MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa.
JARDIM-CINEMA — Avenida Pedro Álvares Cabral.
BELEM-JARDIM — Rua Bartolomeu Dias.
SALÃO LISBOA — Mouraria.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.



ESTA CHAMADA É PARA SI...

Poucas pessoas haverá que não conheçam o prazer de receber uma chamada. O marido que fala o pai que houve a voz de seus filhos, o amigo que volta a ouvir o amigo, o aceite duma boa proposta, o negócio que se ultimou tudo existe... numa chamada

PARA SI...

O TELEFONE FOI CRIADO PARA SI

Centenas de pessoas, homens e mulheres, trabalham para si, para que possa pertencer ao seu século

POR ESC. 30\$00 POR MÊS

COM CHAMADAS DE 25
A 45 CENTAVOS



**PREÇOS
REDUZIDÍSSIMOS**

**TODAS
AS FACILIDADES**



**INSTALE
UM TELEFONE**

SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO



LOULÉ — Igreja Matriz

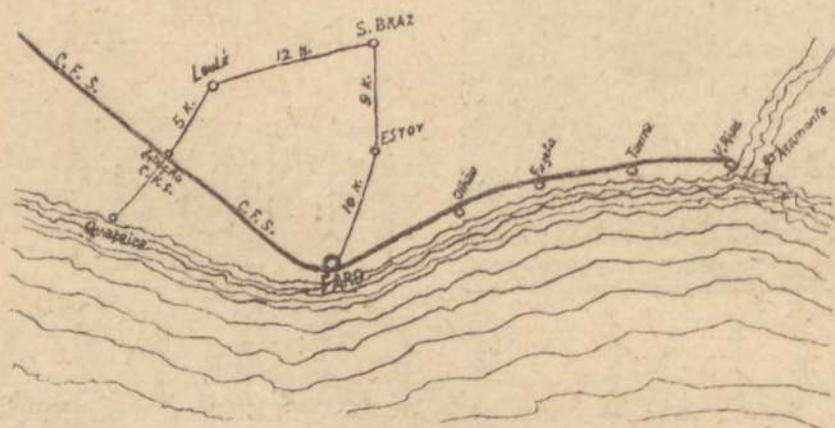
CONFORME anunciámos é hoje que a encantadora Vila de Loulé recebe festivamente os componentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro expedicionário a França em 1917, e que regressou a Portugal em 1919, depois de uma brilhantíssima acção durante a Guerra Europeia.

Coincide esta festa com a tradicional romaria de Nossa Senhora da Piedade, onde mais de 30.000 pessoas assistem a uma das mais belas demonstrações de fé que existem no nosso país.

Pelo último número do jornal local «O Louletano» tivemos ocasião de apreciar até que ponto chegam os Louletanos com a gentileza que caracteriza a bela gente do Algarve.

Conforme já indicámos o itinerário é o seguinte:

Os combatentes saem de Lisboa no dia 30 de Abril, partindo do Terreiro do Paço às 21,15



Itinerário da Excursão

LOULÉ

recebe hoje festivamente 300 componentes do antigo Batalhão de Sapadores, Expedicionário a França na Grande Guerra

e chegam a Faro no dia 1 de Maio às 6,30; seguem depois em auto-carros para fazerem uma visita ao Palácio de Estoy. Passam em S. Braz de Alportel às 10,15, devendo chegar a Loulé às 10,40.

Do programa faz parte:

Em Faro — Cumprimentos à Câmara Municipal.

MILITARES NATURAIS DESTE CONCELHO MORTOS NA GRANDE GUERRA NAS CAMPANHAS 1914—D'AFRICA E FRANÇA—1918		
MORTOS EM FRANÇA		
ANGELO DOS PRAZERES ROCHA	1.º CABO	
FRANCISCO MANOEL BENTO	»	
JOSE VIEGAS	»	
AGOSTINHO DE SANTANA	SOLDADO	
JOSE MARTINS	»	
JOSE DE SOUSA LIMA	»	
MANOEL ANTONIO LUIZ	»	
MANOEL RODRIGUES	»	
MANOEL SIMÃO	»	
FRANCISCO GONÇALVES MARCOS	»	
JOAQUIM MENDES GATINHO	»	
JOAQUIM DE SOUSA	»	
MANOEL ANICA CORREIA	»	
MANOEL INACIO	»	
FRANCISCO LOURENÇO GRANJA	»	
MANOEL PIRES FRAGOSO	»	
FRANCISCO JOAQUIM	»	
JUSTO MARTINS	»	
JUSTO ROSA	»	
JOAQUIM ESTEVENS	»	
JOSE VIEGAS	»	
RICARDO DA SILVA	»	

LOULÉ — Lápide com os nomes dos soldados do concelho mortos em África e França—1914-1917—durante a Guerra (encontra-se fixada no frontespício dos Paços do Concelho)

Em Estoy — Visita ao Palácio e «Pôrto de Honra».

Em Loulé — Às 11 horas desfile do cortejo pela Avenida José da Costa Mealha até aos Paços do Concelho.

Nas lapides aos mortos da Grande Guerra deposição de Flores e Homenagem do antigo Batalhão de S. C. F.

No Salão dos Paços do Concelho a cerimónia das «Boas-Vindas».

Continuação do Cortejo para a inauguração de uma lápide à qual é dado o nome de Largo de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Das 13,30 às 16,30 Banquete na Sala do Tribunal.

Às 17 horas assistência dos Combatentes

MILITARES NATURAIS DESTE CONCELHO MORTOS NA GRANDE GUERRA NAS CAMPANHAS 1914—D'AFRICA E FRANÇA—1918		
MORTOS EM FRANÇA		
MANOEL PONTES	1.º CABO	
ANTONIO ESTEVAO	SOLDADO	
BERNARDO FERNANDES	»	
FRANCISCO GUERREIRO APO-LONIA	»	
JOÃO ANTONIO	»	
JOSE DOS SANTOS PEDREIRINHO	»	
MANOEL ANTONIO SOUSA	»	
JOSE PEREIRA	1.º CABO	
JOAQUIM SIMÃO	SOLDADO	
JOSE PEREIRA	»	
JOSE JOÃO	»	
MANOEL ANTONIO	»	
MANOEL DOS SANTOS	»	
MORTOS EM MOÇAMBIQUE		
ALEXANDRE AUGUSTO DA PIEDADE	2.º SARGENTO	
JOSE LOURENÇO	»	
FRANCISCO AUGUSTO DA PIEDADE J.º	1.º CABO	
JOSE DE SOUSA MENDONÇA	»	
MANOEL IBIDORO	SOLDADO	
MANOEL SILVESTRE	»	
ANTONIO GONÇALVES ELIAS	»	

LOULÉ — Lápide com os nomes dos soldados do concelho mortos em França e África—1914-1918—durante a Guerra (encontra-se fixada no frontespício dos Paços do Concelho)

nas varandas do Edifício da Câmara à passagem da Procissão de Nossa Senhora da Piedade. Seguidamente os Combatentes tomam lugar no Sêro, junto do Santuário de Nossa Senhora, afim de assistir ao impressionante espectáculo da sua assenção.

Às 22 horas regresso nas camionetas para a Estação de Caminho de Ferro.



LOULÉ — Vista geral tomada da Ermida da Sr.ª da Piedade

No dia 2, para os que ficarem em Loulé a Banda de Música da Polícia de Lisboa, sob a direcção do seu chefe sr. Tenente Armando Fernandes dá um concerto às 15 horas no Teatro Louletano a favor do Hospital da Vila.

A Comissão solicita de todos os combatentes o uso do distintivo que lhe é distribuído.

As partes mais interessantes dos festejos de Loulé serão filmados por um operador cinematográfico de Lisboa.

Entre Vila Real de Santo António e Lagos a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses organisa combóios especiais a preços reduzidos.



LOULÉ — Praça da República

O PROBLEMA NACIONAL

DOS

CAMINHOS DE FERRO

Conferência do Sr. General RAUL ESTEVES

em 11 de Abril de 1938

(Conclusão)

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

4 — A eficiência do sistema de camionagem.

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

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

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

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

«Os transportes automóveis têm uma flexibilidade que permite o rápido agrupamento dos meios e a repartição dos pontos de embarque e de desembarque sobre todas as partes da frente de batalha. Mas, elles supõem a existência de uma rede de estradas em bom estado. Ora, a construção de uma estrada é, pelo menos, equivalente, no pessoal e material necessário, à de uma via férrea, e quanto à conservação, comporta, para uma estrada de circulação intensa, dez vezes mais pessoal e material do que uma via férrea bem estabelecida. A estrada denominada «Via Sacra» com 62 quilómetros, entre Bar-le-Duc e Verdun exigia, para o seu arranjo e conservação, mais de 8.000 trabalhadores, isto é um efectivo igual ao que foi necessário para a construção da linha Sommeilles-Dugny, de 60 quilómetros de extensão, e quatro vezes superior ao que é necessário para a sua conservação durante os primeiros meses. Em Maio de 1916, foi preciso transportar para a sua conservação, e utilizando a via férrea, 186.000 toneladas de brita.

Por outro lado um combóio, que ocupa 330 metros de extensão, e que consome 25 quilos de carvão por quilómetro exigindo apenas sete ou oito homens para a sua condução, transporta a mesma tonelagem que 160 a 180 camions, que ocupam 3 a 4 quilómetros de estrada, consomem 60 litros de essência por quilómetro, e empregam 350 homens.

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

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

«Os caminhos de ferro são um dos elementos de um plano de operação e de um plano de guerra, no mesmo pé que os efectivos, o armamento ou as fabricações. Um exército privado

de uma rede ferroviária bem organizada e bem explorada achar-se-ia numa situação tão crítica como se lhe faltassem os canhões ou as munições.»

III

A situação actual do regimen de transportes no país

1 — Exame necessário das consequências resultantes da actual situação.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2 — Consequências de ordem financeira.

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

Assim, considerando em primeiro lugar, o que se refere ao capital, nós podemos avaliar que a importância invertida nas Empresas de Caminhos de Ferro deve orçar hoje por cerca de 500.000 contos, só no valor do seu material circulante, e

ha que notar que uma parte desta importância pode dizer-se que foi dispendida pelo Estado,

Com respeito ao capital invertido na camionagem não temos, como para os caminhos de ferro, dados aproximados para fazer a sua avaliação, mas podemos deduzir um valor aceitável pelo exame de certos dados estatísticos.

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

Se computarmos para cada viatura o valor médio de 30 contos obteremos assim um capital de 270 000 contos, só na parte relativa ao material circulante da camionagem.

Não cremos que este valor assim atribuído seja exagerado, pois que, na tese apresentada em 1937 ao Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, e à qual já nos referimos, aponta-se como sendo de mais de 140 000 contos o capital invertido só em automóveis de carga da indústria de camionagem, e dá-se como valor médio das viaturas ligeiras, vulgarmente denominadas taxi, a importância de 25 contos, por uma avaliação baixa.

Ora, em face dos números que deixamos apontados, ocorre perguntar se a indústria de transportes no nosso país terá a capacidade suficiente para remunerar, mesmo em condições mediocres, todo o capital que já nela se acha invertido, e mais ainda todo aquele que, pelo desordenado incremento que se tem assinalado a este ramo de exploração industrial, ha-de por certo vir avultar a enorme cifra já atingida?

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

Por outro lado, a situação financeira das Empresas ferroviárias está hoje, por toda a parte, muito longe de ser lisonjeira, e verifica-se, de um modo absoluto, que até nos países de maiores recursos, o Estado teve que vir em auxílio do seu sistema ferroviário para evitar uma verdadeira falência do seu funcionamento.

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

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

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

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

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

Pode dizer-se que monta a alguns milhares de contos o

auxilio prestado pela C. P. a estas Companhias, auxilio que melhor se justificaría que fosse feito pelo Estado.

2 - Consequência de ordem económica.

Sob o ponto de vista económico não parece também que a actual situação de concorrência de transportes tenha trazido uma sensível melhoria às condições de vida do País.

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

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

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

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

No relatório do Decreto 22 718, que regulamenta o transporte de automóveis pesados para serviço de passageiros já se dizia :

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

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

Nestes termos, devemos concordar que a questão económica, em relação ao sistema de transportes que se deve estabelecer, tem que ser analisada de um ponto de vista muito superior, e tendo em especial atenção as condições impostas pelos interesses nacionais.

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

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

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

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

3 - Consequências de ordem industrial.

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

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

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

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

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

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

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

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

4 — Consequências de ordem social.

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

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

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

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

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

Os encargos referentes aos reformados e pensionistas somam a importância de 2.008.211\$42, e os abonos por doença e para funerais prestados por aquelas Caixas importavam em 1.010.031\$35.

A contribuição da Companhia para as Caixas de Reformas do seu pessoal foi, no mesmo ano, de 2.821.193\$20, mas como se abonaram também 6.898.187\$35 de subvenções às pensões concedidas antes de 1927, e que, pela desvalorização da moeda, se achavam reduzidas a importâncias ínfimas, conclue-se que os encargos que a Companhia teve com as Instituições de previdência social do seu pessoal, andaram muito próximo de 10.000 contos.

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

Ora, cremos bem que os encargos da natureza dos que ficam expostas, não-de, necessariamente, vir a impender sobre qualquer organização regular de um serviço de transportes que empregue numeroso pessoal, e seria, então, bastante vantajoso avaliar qual a influência que a importância desses encargos viria a ter, numa rede de camionagem bem montada, em relação aos preços da sua exploração.

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

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

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

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

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

o que dá, no total, 149.000 contos.

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

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

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

Vejamos, agora a parte referente aos caminhos de ferro.

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

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

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

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

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

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

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

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

o que dá um total de 84.000 contos.

Se a este total abatermos agora as despesas do Fundo Especial, avaliadas em 46.500 contos, e que aliás, como dissémos, se refere essencialmente a trabalhos de primeiro estabelecimento, resultará um saldo a favor do sistema ferroviário de cerca de 37.500 contos, muito superior, como se vê, ao que dá o sistema de camionagem.

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

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

6 — *Definição da actual situação.*

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

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

Não procuramos discutir se esta seria a atitude mais conveniente para os interesses do País. Mas, por uma singular incoerência neste ponto da questão, o mesmo Estado aparenta manter para com o sistema ferroviário a sua anterior supremacia que, aliás, já não colhe resultados favoráveis.

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

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

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

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

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

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

Ora, as linhas do Estado foram arrendadas à C. P. pelo contrato de 11 de Março de 1927, e, nesse contrato, o Estado

formulou de um modo concreto todo o interesse que delas havia de justificadamente obter, prevendo mesmo a hipótese de uma situação mais próspera, como se vê no estabelecimento da formula da renda variável. Também, no artigo 33.º do mesmo contrato, o Estado se declara como credor da conservação, melhoria e exploração das mesmas linhas.

Vê-se, portanto, que o objecto arrendado, não só seria de utilidade e vantagem para a C. P., como também constituia um legitimo e cuidado provento para os interesses do próprio Estado.

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

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

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

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

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

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

Verifica-se assim que a atitude tomada pelos Governos, neste caso, constitue um verdadeiro paradoxo, que redundou em manifesto prejuizo dos interesses do Estado.

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

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

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

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

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

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

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

7 — A posição relativa dos dois sistemas de transportes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ora, succede que, muitas vezes, esta iniciativa particular

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

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

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

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

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

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

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

IV

As soluções que o problema pode apresentar

1 — Hipóteses fundamentais a encarar.

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

E' o que vamos tentar fazer, dentro das deduções lógicas que é permitido tirar de tudo quanto resumidamente fica exposto.

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

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

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

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

1.^a — A completa substituição do sistema ferroviário por um sistema nacional de transportes automóveis.

2.^a — Uma absoluta identidade de condições de exploração, atribuída aos dois meios de transporte.

3.^a — A justa conjugação dos dois generos de transporte, assumindo o Estado o seu papel de proprietário e orientador do sistema nacional de transportes, como succedeu, desde o seu início, com o sistema ferroviário.

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

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

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

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

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

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

1.^a — Assegurar, por meio de camionagem, e pelo menos com as mesmas vantagens, todos os transportes que o caminho de ferro tem a seu cargo.

2.^a — Realizar todo o primeiro estabelecimento necessário, para que a camionagem possa assumir o seu papel de sistema nacional de transportes.

3.^a — Proceder à conveniente liquidação do sistema ferroviário, tendo em vista os interesses do Estado, as disposições dos contratos relativos aos interesses das Empresas, e a importante questão dos encargos do pessoal.

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

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

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

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

1.^a — Os preços de custo do transporte de porta a porta são sempre maiores pela camionagem do que pelo sistema mixto de camion e caminho de ferro.

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

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

Do que fica exposto cremos, portanto, que é lógico deduzir que a camionagem não pode aspirar, por enquanto, a constituir, por si só, a rede nacional de transportes, e que os caminhos de ferro têm forçosamente de subsistir para assegurar o funcionamento regular e económico daquela rede.

A 2.^a condição que apontámos refere-se ao primeiro esta-

belecimento, necessário à realização de um sistema geral de camionagem.

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

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

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

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

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

Com respeito ao pessoal já indicámos, de uma maneira geral, a quanto montam actualmente os respectivos encargos só na parte respeitante à C. P., e occorre perguntar se, admitida a hipótese do sistema nacional de transportes por camionagem, e atingida a sua plena laboração, os seus encargos com o pessoal permitiriam uma exploração nas condições de preços que hoje se apresentam?

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

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

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

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

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

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

1.^a — Supressão das obrigações de serviço público que não impendem sobre a camionagem.

2.^a — Livre escolha dos transportes a efectuar, e supressão da base tarifária «ad valorem».

3.^a — Assumir o Estado o encargo da conservação das linhas férreas, análogamente ao que succede com as estradas.

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

Há ainda a notar todo o concurso que os caminhos de ferro estão prestando freqüentemente ao Estado, na resolução de certos assuntos de interesse para a economia nacional, concurso que não pode ser encontrado na camionagem, como

seja o dos transportes de minérios pobres, e dos combustíveis nacionais, e, em geral, todos os que se referem a grandes toneladas de mercadorias de fraco valor, para as quais os caminhos de ferro são sempre solicitados a reduzirem ainda as baixas tarifas que lhes são applicaveis.

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

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

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

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

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

E' obvio que só pela compensação obtida por um sistema completo e equilibrado de tarifas, o caminho de ferro pode hoje movimentar uma enorme massa de mercadorias pobres, que ficariam paralisadas se o seu respectivo preço de transporte não fosse muito baixo.

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

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

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

Nessas condições, os caminhos de ferro teriam muito a lucrar em serem aliviados desse importante encargo, que iria sobrecarregar o Estado, com tôdas as consequências que dele derivam.

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

Em conclusão, a análise imparcial desta hipótese permite, a nosso ver, afirmar, de um modo seguro, que a sua adopção não constitue uma solução prática do problema que estamos estudando.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«E' porque os caminhos de ferro asseguram a vida da nação que lhes foi dado um monopólio, e esse monopólio deve subsistir se se quizer salvaguarda os interesses da Nação.

O desenvolvimento dado aos transportes por estrada transtornou completamente o regime dos caminhos de ferro.

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

Das considerações que, neste ponto de vista, foram feitas por este engenheiro tirou elle a conclusão de que era absolutamente necessário conseguir o restabelecimento do monopólio, colocando nas mesmas mãos a exploração dos dois meios de transporte concorrentes, e alvitando que, em última análise, poderia ser o próprio Estado o detentor do monopólio.

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

«Os caminhos de ferro têm obrigação legal de assegurar os transportes públicos segundo os princípios exigidos pelo interesse público.

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

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

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

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

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

1.º — O automóvel não deve ser o concorrente do caminho de ferro, mas sim o seu necessário complemento.

2.º — Nos casos em que o interesse nacional assim o aconselhar, os dois meios de transporte devem ser concentrados nas mãos da mesma entidade exploradora, que pode ser o próprio Estado.

5 — *Aplicação ao caso particular do nosso país*

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

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

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

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

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

Mas, abstraindo d'este ponto especial, vejâmos como, a nosso ver, poderia ser encarada a solução do problema para cada região em particular, e atendendo aos princípios fundamentais que já deduzimos.

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

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

O emprêgo da camionagem encontraria, na zona do Norte, uma justificada aplicação, quer para substituir algumas das linhas de via estreita, cuja construção não ofereça maiores

garantias económicas, quer no complemento indispensável da rede projectada, constituindo as transversais necessárias para se obter uma mais apertada malha de comunicações, como é exigida por esta região tão populosa.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Assim, para garantir a indispensável existência dos caminhos de ferro, nesta zona, é absolutamente necessário estabelecer a mais íntima conjugação entre o dois meios de transporte, reportando o tráfego entre eles, segundo as conveniências da economia nacional, e atendendo aos próprios interesses do público.

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

No rápido esboço que acabamos de fazer, não pretendemos apresentar uma formula regida para a solução geral do problema, mas, apenas é nossa intenção frisar, de um modo concreto, como pode ser feita a aplicação prática dos princípios fundamentais, que logicamente foram deduzidos para regular

a boa conjugação dos dois meios de transporte, tendo em vista a conveniente satisfação dos interesses nacionais que se ligam a este problema.

CONCLUSÃO

Nas simples considerações que ficam expostas, e que não pretendem revestir o carácter de ataque ou de defesa de qualquer dos pontos em litígio, julgamos ter alcançado o modesto intento que nos tínhamos proposto, qual era o de definir as condições essenciais em que se apresenta, no nosso país, o importante problema nacional dos caminhos de ferro.

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

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

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

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

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

Numa questão tão complexa, que abrange na sua vasta latitude, vários campos da administração pública, decerto que só o Estado tem poderes para lhe dar a solução que melhor convenha ao interesse nacional, que a todos deve sobrelevar.

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

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

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

Ora, do que acabámos de ver sobre o problema nacional dos caminhos de ferro, cremos que a sua conveniente solução deve atender a duas considerações fundamentais:

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

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

TUDO PELA NAÇÃO! NADA CONTRA A NAÇÃO!

LINHAS NACIONAIS

Reserva de lugares nos comboios

Pela C. P. é permitida, desde há dias aos passageiros que se encontrem nas estações intermédias do percurso dos comboios, a reserva de lugares de 1.ª ou 2.ª classe desde a origem dos comboios para serem ocupados a partir dessas estações intermédias, nas seguintes condições:

A reserva de lugares só pode ser feita nos comboios em que nas estações de origem é facultada a sua marcação antecipada, conforme consta dos cartazes-horários, devendo o pedido de reserva ser feito pelo passageiro ao chefe da estação intermédia com uma antecedência não inferior a 6 horas em relação à hora de partida do comboio da estação de origem.

No acto do pedido, o passageiro terá de fazer um depósito da importância correspondente ao custo, pela tarifa geral, de um bilhete da classe em que deseja viajar, desde a estação de origem do comboio até aquela em que deseja ocupar o lugar reservado, acrescido da importância estabelecida para a marcação antecipada de lugar.

Assegurada a reserva do lugar, a estação que recebeu o pedido cobrará ao passageiro, se este não possuir já autorização de transporte, a importância de um bilhete da classe correspondente para o percurso até à estação a que se destina, e no caso de não ser possível a reserva por falta de lugares disponíveis, será o depósito restituído ao passageiro contra entrega do respectivo recibo.

Se o passageiro desistir da viagem por qualquer motivo, perde o direito ao depósito e só se faculta a reserva de lugares quando a distância entre a estação de origem do comboio e aquele a que se destina o passageiro seja superior a 100 quilómetros.

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




De palheta de aço
para estradas

VASSOURARIA DA ESPERANÇA
DE
Bernardino Silva
Solnado
INDÚSTRIA NACIONAL
Avenida Presidente Wilson, 98. Tel. 6 2627 — LISBOA



Em arame redondo
para cantaria e fundição



TINTALUSA
TINTAS, ESMALTES,
VERNIZES E SECANTES
Os nossos vernizes são os melhores que se fabricam em Portugal
Quinta do Almagem á Junqueira
LISBOA TELEF. 81 432

HÁ QUARENTA ANOS

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

Regua a Chaves e Valle do Lima

Foi aprovado no dia 19, na camara dos deputados, o parecer sobre o projecto de lei relativo a este caminho de ferro, o projecto que é do teor seguinte:

«Artigo 1.º E' o governo autorisado a tornar definitiva a concessão provisoria feita a Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Pereira Cabral, para a construção e exploração de um caminho de ferro da Regua a Chaves e á fronteira, nos termos do decreto de 1 de Abril de 1897 e das clausulas e condições ao mesmo anexas.

«Art.º 2.º E' elevado a trinta e cinco annos o praso da isenção de impostos, a que se refero o n.º 2.º da clausula 44.ª das referidas clausulas e condições.

«Art.º 3.º E' concedido aos concessionarios o direito de opção na construção e exploração de todas as linhas convergentes a pontos situados dentro das zonas lateraes de 30 kilometros referidas na clausula 48.ª.

«Art.º 4.º E' permittida aos concessionarios a exploração da linha por meio de tracção electrica, precedendo auctorisação dada pelo governo.

«Art.º 5.º Fica revogada a legislação em contrario.»

Este mesmo projecto já tem parecer unanimemente favoravel das commissões reunidas de fazenda e obras publicas da camara dos pares.

Por um additamento proposto pelos srs. Espregueira, Reymão e Queiroz Ribeiro, com assentimento do relator o sr. Villaga, foi accrescentado que para a concessão da construção da linha do Valle do Lima se adoptassem as mesmas condições d'aquell'outro caminho de ferro.

As commissões da camara alta tambem approvaram esta parte.

Assembléa geral da Companhia de Guimarães

Reune hoje a assembléa geral d'esta companhia para apresentação do relatorio da gerencia, respectivo ao anno findo e parecer do conselho fiscal.

As conclusões d'este relatorio são: que do saldo da conta de lucros e perdas (20:162\$129) sejam applicados 14:876\$000 a dividendo de 5 % ou 5\$C00 réis por acção: 1:007\$970 réis para elevar a 4:200\$000 réis o fundo de reserva; réis 1:053\$000 para fundo de amortização e os restantes 3:225\$159 para conta nova. Que se continue a promover a continuação da linha até Fafe, se reorganize a caixa de socorros dos empregados da companhia, e se proceda á eleição de todos os cargos administrativos da companhia.

Durante 1897 a receita geral da exploração elevou-se a 82:153\$643 réis, ou mais 5:505\$933 réis do que a do anno anterior, produzindo uma média annual kilometrica de 2:416\$283 réis, ou um aumento de 161\$939 réis por kilometro.

O producto total, proveniente do transporte de passageiros, elevou-se a 45:135\$935 réis, ou mais réis

1:035\$345 comparado com o do anno preterito, e o seu numero foi de 207:326, mais 6.491 do que em 1896.

Em mercadorias de grande e pequena velocidade a tonelagem foi de 39:194, ou mais 5:370 toneladas; e no seu producto, de 36:001\$138 réis, houve o augmento do 4:143\$795 réis sobre o do anno anterior.

Foram de 25:664\$572 réis as despesas geraes, propriamente pertencentes á exploração com augmento de 1:389\$486 réis, proveniente principalmente da maior renovação de travessas na via, 825\$435 réis, e 647\$299 réis no preço do carvão, comparando-se com a de 1896.

Dos curiosos mappas comparativos que contem este relatorio, vê-se que o producto mais que duplicou, tendo sido de 38 contos em 1884 e de 82 em 1897; as despesas conservaram-se na mesma situação, ainda com certa diminuição sobre as dos annos anteriores; o producto liquido passou, pois, de 14 a 56 contos.

O numero de passageiros que 1885, primeiro anno completo de exploração, fôra de 125.850 foi, em 1897, de 207.326; as mercadorias elevam-se de 15.219 toneladas a 39.194.

As mercadorias foram em maior quantidade transportadas: o carvão, os vinhos e vinagres, lã e algodão em rama, farinhas, madeiras, metais e terras,

O coeeficiente de exploração acha-se reduzido a 31,63 % o que é perfeitamente extraordinario e abona os creditos de uma gerencia competente e cuidadosa.

A eleição de todos os cargos é baseada no preceito estatutario.

Esperamos receber telegramma do nosso correspondente especial n'essa assembléa que nos communicará o resultado da eleição.

Porto, 30 ás 3 horas e 10, tarde.

Na assembléa geral do caminho de ferro de Guimarães estiveram presentes 22 accionistas com 2:150 acções. — Foi approvada a acta da sessão anterior bem como o relatorio, por unanimidade. A eleição deu em resultado ser reeleito, como era de justiça, gerente o sr. Antonio de Moura Soares Velloso; sub-gerente o sr. dr. José Carlos Godinho de Faria; conselho fiscal, presidente o sr. José Nogueira Pinto, vogaes os srs. Eduardo da Costa Correia Leite, João Augusto de Souza, Thomaz Martins Ramos Guimarães e Manuel de Souza Machado; substitutos do conselho fiscal os srs. Alfredo Carneiro Soares, Antonio de Souza Machado, José Joaquim Bessa de Carvalho e Antonio de Moura Soares.

(Do nosso correspondente)

Engraxe só com

MIMI

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L.^{da}

Avenida 24 Julho, 102



LISBOA

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 78, II série, de 5 de Abril publica o seguinte :

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi autorizado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 30 do corrente, que o actual apeadeiro de Quatro Caminhos passe a dominar-se de Gondim, como foi proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. (Este despacho tem a data de 31 de Março de 1938).

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 30 do corrente, o projecto do aviso ao público (1.º alínea do aviso ao público A, n.º 362) estabelecendo a taxa uniforme de 1\$00 por tonelada para as remessas destinadas ao embarque por Cais dos Soldados, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. (Este despacho tem a data de 31 de Março de 1938).

O «Diário do Governo», n.º 82, II série, de 9 de Abril publica o seguinte :

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de hoje, o projecto de aviso ao público relativo à abertura à exploração do novo apeadeiro de Balancho, situado ao quilómetro 140,814 da linha do Guadiana, entre as estações de Machede e Montoito, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 78, II série, de 5 de Abril publica o seguinte :

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por portaria de 24 do corrente mês, anotada pelo Tribunal de Contas em 29 não sendo devidos emolumentos :

Heitor de Carvalho, chefe de secção do quadro permanente — desligado do serviço, para efeitos de aposentação, ao abrigo do n.º 1.º do artigo 7.º do decreto n.º 16:669, de 27 de Março de 1929, a contar de 3 também do corrente mês, data em que foi julgado incapaz do serviço.

Por despacho de 30 de Março :

Demóstenes Freitas Romeu de Oliveira, segundo oficial do quadro permanente concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Por portaria de 14 do mês findo, visada pelo Tribunal de contas em 29 do mesmo mês :

Colocados definitivamente no quadro permanente desta Direcção Geral, nos termos do artigo 23.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935, os seguintes engenheiros civis de 3.ª classe :

Joaquim de Araújo Franqueira.

Flávio José da Costa Borges.

Cornélio Fogaça Guimarães.

(Não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Por despacho de 1 de Abril :

José Alves Franco, mestre de obras, sadiado, em serviço nesta Direcção Geral — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Nos termos do disposto no artigo 26.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica, por ordem de classificação, a lista dos candidatos aprovados no concurso de provas documentais para engenheiros mecânicos de 2.ª classe, do quadro permanente desta Direcção Geral, inserto no «Diário do Governo» n.º 301, II série, de 27 de Dezembro findo :

1.º Arnaldo Júlio Xavier da Fonseca.

2.º José de Moura Feio Terenas.

O presente concurso é válido para o preenchimento das vagas que ocorrerem durante o prazo de dois anos, nos termos do § único do artigo 21.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935, a contar da publicação da presente lista no «Diário do Governo».

O «Diário do Governo», n.º 81, II série, de 8 de Abril publica o seguinte :

Por despacho de 4 de Abril :

Luiz Filipe Cavaco, medidor de 2.ª classe, adido, dos Caminhos de Ferro do Estado, prestando serviço nesta Direcção Geral — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.



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!