

C.P.

BULLETIN

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

A charada n.º 4 do n.º 106 saiu errada por motivo de gralha tipográfica. Como era, porém, extremamente fácil, todos os charadistas enviaram a solução exacta, razão por que não foi anulada para apuramento de quadros de honra e de mérito.

QUADRO DE DISTINÇÃO

Pinto, 14 votos — Produção n.º 15

QUADRO DE HONRA

Alerta, Marcial, Paladino, Bandarra

QUADRO DE MÉRITO

Zéfran Cisco, Mefistófeles, Britabrantes, Cagliostro,
O Profeta, Marquês de Carinhas, Visconde de Cambolh,
Visconde de la Morlière, Diabo Vermelho, Preste João,
Manelik, Radamés, Barrabás e Sanaújo (24);
Otrebla, Veste-se, Cruz Kanhoto, Novata, Fred-Rico,
e Elmitos (23); P. Rêgo, Roldão e Costasilva (21).

Soluções do n.º 106

1 — A, Aga, Àtomo, Agolada, Amaro, Odo, A, — 2
Laceca, Cacela, 3 — Solàs, Lasso, 4 — Lisboa, 5 — Ba-
lanco, Baco, 6 — Jogata, Jota, 7 — Parari, Pari, 8 —
Urago, Ugo, 9 — Arnica, Arca, 10 — Canhoto, Cato, 11
— Cochecha, Cocha, 12 — Bondade, Bonde, 13 — Morada,
Moda, 14 — Galana, Gana, 15 — Qual o tempo tal o
tento, 16 — Adur, Ruda, 17 — Ramsés, Sesmar, 18 —
Aiaia, Aiaia, 19 — Amar, Rama, 20 — Mesto, 21 —
Gogo, 22 — Abessana, 23 — Linda ou Marco, 24 — Re-
morso, 25 — Entre os máximos e os mínimos estão os
médios.

Novíssima

1 — Quem enriquece com a «nota» está crescendo e
gordo — 3-1.

Marcial

2 — Qualquer homem que é pérfido, pode ser levado
ao patíbulo — 2-2.

Sanaújo

3 — Na trave da casa tinha grande quantidade de pê-
ras o cura de almas — 2-2.

Zéfran Cisco

4 — Responsabilizar-me-ão, a mim, por ter desapare-
cido dêste sítio o sumo da cana doce? — 1-2.

Roldão

5 — Esta choça exala o mesmo cheiro que a cabana
de pastores — 2-1.

Mefistófeles

6 — Numa árvore malvacea coloca um homem de má
indole um medicamento purgativo — 2-3.

Visconde de la Morlière

7 — Ao examinar a lista mostrou tristesa por não estar
nela indicada a maçã noiva — 2-1.

Marquês de Carinhas

8 — Um caldo, de cevada serviu de lanche a uma se-
nhora que «borda» junto de uma árvore leguminosa — 2-2.

Visconde de Cambolh.

Electricas

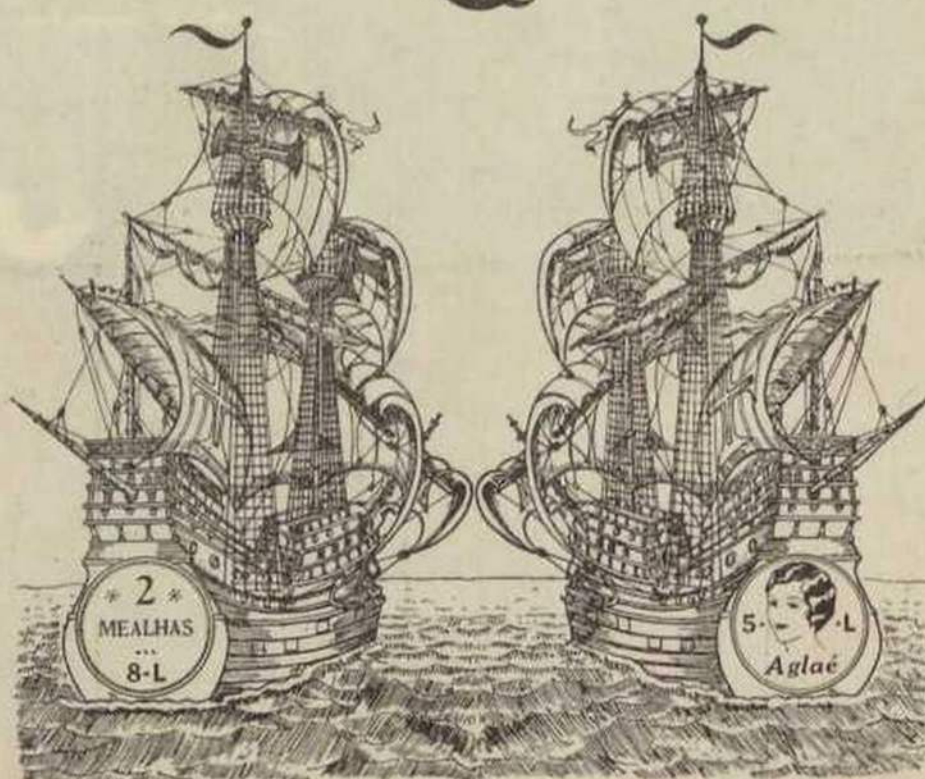
9 — O que se faz durante a noite não interessa as pes-
soas que dançam mal — 2.

Paladino

10 — O sucessor de Abu-Bekr e segundo Califa de 631
a 644 adorava o ornamento arquitetural — 2.

Mefistófeles

11 — Enigma pitoresco



Pinto

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Comercalista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: A C. P. e a crise dos Caminhos de Ferro. — Recordando... — Consultas e Documentos. — Ateneu Ferroviário. — Escola Profissional de António de Vasconcelos Correia. — Concessões. — Pessoal.

A C. P. e a crise dos Caminhos de Ferro

Conferência realizada na Sociedade de Geografia, em 4 de Maio de 1938, pelo Snr. Doutor Domingos Fezas Vital, Administrador da Companhia

RAÚL DAUTRY, antigo Director Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, em França, numa conferência sobre «Le Rail, la Route et l'Eau», pronunciada na Sorbonne em 25 de Fevereiro de 1935 e incluída, parcialmente, no seu livro «Métier d'homme», que tem, para portugueses, o sabor especial de abrir por duas frases de Oliveira Salazar, disse o seguinte:

«Do caminho de ferro todos sabem que as carruagens estão sempre sujas e mal aquecidas, os empregados mal humorados, as tarifas sempre proibitivas,

«a Administração sempre burocrática e rotineira. Estas noções fazem parte, ao que parece, dos dados imediatos da consciência francesa.»⁽¹⁾



Doutor Domingos Fezas Vital

Tais palavras podiam bem ter sido escritas por um português a propósito de Portugal e, porventura, com mais flagrante verdade ainda.

É que entre nós — e o mesmo sucederá em França? — nem só as *massas*, nem só o *grande público* assim pensam.

As *élites*, regra geral, são também, para este efeito, *grande público*, integram-se

(1) Pg. 73.

nas *massas*, com a agravante de colocarem ao serviço da sua por vezes quasi absoluta ignorância todo o prestígio de uma suposta competência *científica* ou *técnica* noutros domínios, quando não o próprio prestígio das instituições que representam ou de que fazem parte.

Sucede-lhes, de resto, o que a quasi todos sucede, quando falam do que só superficialmente conhecem: a critica surge agressiva e violenta, porque, desconhecadora da complexidade real das coisas e, portanto, da complexidade dos problemas, a solução destes aparece-lhe tão simples, para não dizer evidente, que só uma indesculpável incúria poderá, em seu critério, explicar a aparente inacção alheia.

Por experiência própria sei que o domínio das nossas grandes dúvidas coincide precisamente com o das nossas preocupações intellectuais mais constantes.

Ora, quantos, dos que fora do meio ferroviário discutem a crise dos caminhos de ferro, se deram ao trabalho de a estudar, colhendo informações, folheando estatísticas e relatórios, lendo o que noutros países se tem sugerido ou feito para debelar crises semelhantes, etc.?

Bem poucos, por certo.

E, no entanto, bem poucos serão também os que não criticam, e ásperamente, as Administrações e os Serviços, pela sua incapacidade, pela sua inércia, pela sua inadaptação às circunstâncias, pela sua incompreensão do progresso económico e técnico e, como consequência, pela ineficácia dos meios empregados na luta.

Quantas vezes, ao ouvir, como administrador da C. P., amigos, aliás queridos, discreatearem sobre a concorrência da camionagem e, acima de tudo, sobre os meios *infalíveis* de a impedir, onde não exista, e de a destruir, onde tenha surgido, me vejo forçado a comentar: «Meu caro, consegue do Governo que te nomeie, ou dos accionistas que te elejam, põe em prática as tuas ideias e, dentro dum ano, para não dizer seis meses, terás alcançado este resultado maravilhoso: libertar o país do *cancro*

da C. P. e os obrigacionistas... dos juros das obrigações. E se não me refiro aos accionistas, é porque esses — e a-pesar-de publicamente se haver dito que as empresas ferroviárias só com *lucros fabulosos* se contentam — já estão *libertos* de receber dividendo desde 1894, com excepção do dividendo de 2%, cativo de impostos, distribuído em 1911.

Todos temos ouvido que o meio mais simples e decisivo de liquidar a camionagem é lançarem-se as empresas ferroviárias numa guerra sem tréguas de tarifas!...

É claro que quem assim raciocina supõe, decerto, que as companhias de caminhos de ferro são empresas mastodônticas, com colossais disponibilidades de tesouraria, só semelhantes às dos grandes e prósperos *trusts* americanos, e, por isso mesmo, com robustez financeira suficiente para resistirem aos *déficits* resultantes de semelhante luta, aliás, no seu pensamento, pouco duradoura e de imprevisível ressurreição.

Pois tais soluções, ou outras de igual valor, em absoluto alheias aos imperativos do Interêsse Nacional, ouvem-se a cada canto e formam opinião.

E formam opinião, porquê?

Em primeiro lugar, porque — escreveu-o Boileau — «un sot trouve toujours un plus sot qui l'admire» e, em segundo lugar, porque poucos, muito poucos conhecem a situação real das companhias e os esforços empregados para vencer as dificuldades dos últimos dez anos.

Daí, esta conferência, determinada pelo exclusivo intuito de contribuir para que, de futuro, o desconhecimento seja menor e as críticas menos injustas ou, quando não, menos irrisórias.

Não ignoro, porém, que uma conferência, para o ser no pleno sentido desta palavra, necessita de combinar, em doses equilibradas, ciência e arte; e sei que, talvez por isso, poucos são os grandes conferentes.

Procurarei portanto, e unicamente, ser preciso e ser claro, pondo nas minhas palavras e nos meus raciocínios a mesma essencial objectividade e a mesma intencional isenção que neles poria, se nenhuma responsabilidade me coubessem na adminis-

tração da mais importante empresa ferroviária do país.

É evidente que nada do que vou dizer impedirá, de futuro, as críticas daquêles que, ao focarem a crise nacional dos caminhos de ferro, a vêem à luz dos recheados envelopes, dos invejados sobrescritos que, no fim de cada ano, segundo apregoam, os administradores da C. P. subrepticamente guardam, elevando os respectivos honorários de centenas de contos.

Esses... continuarão a criticar, talvez esperançados — quem o sabe? — em que tais críticas os porão algum dia em contacto directo com tão ambicionados sobrescritos.

As minhas palavras dirigem-se apenas aos que, como V. Ex.^{as}, desejam ser esclarecidos, para melhor poderem ajuizar duma crise que só à luz do Bem Comum deve ser encarada e resolvida. ⁽¹⁾

I

A C. P. E A OPINIÃO PÚBLICA, ANTES E DEPOIS DE 1931

1 — O conferente quando estudante, os caminhos de ferro do Estado e a C. P.

Nos recuados tempos da minha mocidade, quando, estudante do liceu no Porto, me

(1) O conferente, interrompendo a leitura, referiu-se à *lenda dos sobrescritos*, cujo fundamento encontrou, para os últimos tempos, no facto de durante alguns anos se haver adoptado, como remuneração dos vogais dos corpos gerentes, o regime das *senhas de presença*, o qual, na impossibilidade de prever com absoluto rigor a remuneração de cada um, optou por distribuir mensalmente dois terços da remuneração calculada, como remuneração fixa, entregando no fim do ano e por uma só vez a parte correspondente às presenças efectivas.

A partir de 1935, porém, tudo mudou.

Hoje a verba global para remuneração dos corpos gerentes, votada de três em três anos por uma comissão de accionistas eleita pela Assembléa Geral, é distribuída pelos membros do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal em remunerações mensais fixas.

E nada mais uns e outros recebem, caluniando e ofendendo a honorabilidade pessoal dos visados quem, por graça ou maldade, afirmar o contrário.

despedia, em Campanhã ou em S. Bento, de amigos que iam para Coimbra ou vinham para Lisboa, não deixava de sentir certa inveja, ao confrontar os cómodos e velozes rápidos da C. P., ou o luxuoso «Sud-Express», com os bem menos rápidos e bem menos cómodos expressos do Minho, de que me servia nas já saúdosas viagens entre a terra que me viu nascer e a Capital do Norte.

E, não raras vezes, pensei: Por que não entregar à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses a exploração da rede do Minho e Douro? Não ficaríamos melhor servidos?

Mais tarde — já estudante de Coimbra — não me contentava com êstes pensamentos íntimos e discretos e antes os exteriorizava, sempre que, em viagem de férias e depois de abandonar em Campanhã o rápido ou o «Sud», tomava qualquer combóio que me conduzisse à encantadora vila de Caminha.

2 — O arrendamento das linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste.

Decorreram anos, mesmo bastantes anos, sem que a razão de ser, talvez aparente, dos meus confrontos e dos meus desejos houvesse desaparecido. Até que, em 1926, o Governo resolveu arrendar as linhas do Estado: Minho e Douro e Sul e Sueste, abrindo para tanto concurso público.

Concorreram sete empresas: Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes; Companhia União Fabril; Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães; Banco Burnay; Companhia Industrial Resineira; Companhia Geral de Construções; Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Obtido o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, deliberou o Governo adjudicar à C. P. a exploração das linhas, celebrando-se o contrato de arrendamento em 11 de Março de 1927 e iniciando-se a nova exploração em 11 de Maio seguinte.

E creio não faltar à verdade se disser que, pouco tempo volvido, era geral o reconhecimento de que os serviços haviam melhorado, quer no material, quer no pessoal,

surgindo a esperança de os ver progredir rapidamente nas mãos de uma empresa que sempre, com voluntário sacrifício, soubera colocar o *bem do serviço público*, confiado à sua guarda, acima dos interesses, aliás legítimos, mas particulares, dos seus accionistas.

E tudo se obteve sem *deficits*, sem prejuízos, fechando as contas de 1927, 1928, 1929 e 1930 com os saldos positivos de 984, 720, 195 e 8 contos, respectivamente.

E não imaginem V. Ex.^{as} que, no meu pensamento de hoje, a causa real da inferioridade relativa da exploração pelo Estado se encontrava na incompetência do pessoal dirigente ou na incúria das administrações.

De modo algum.

Sei bem que engenheiros dos mais distintos estiveram e alguns continuaram ao serviço do Estado e não ignoro que louváveis e inteligentes esforços fôram por algumas Administrações empregados no sentido de obter sensíveis melhorias nos serviços.

A engrenagem político-administrativa, a mentalidade partidarista da época, graves erros iniciais, a insuficiência do tráfego, o próprio traçado das linhas, etc., impediram, porém, que se colhessem todos os frutos da real competência e indiscutível boa vontade do pessoal dirigente.

Por isso: *honny soit qui mal y pense*.

A verdade, no entanto, é que, nessa época, a transição das linhas do Estado para as linhas da C. P. — como, em parte, ainda hoje sucede — deixava-nos a impressão de uma travessia de fronteiras, tais eram as diferenças notadas, quer no aspecto externo e na comodidade e luxo interior das carruagens, quer no aprumo e correcção dos empregados, quer nas velocidades atingidas, etc.

E foi por certo a confiança no êxito técnico da exploração pela Companhia que levou o Conselho Superior de Caminhos de Ferro e, com êle, o Governo de 1927, a preferirem a sua proposta, quando, sem dúvida, outras apareceram que, no ponto de vista estritamente financeiro, lhe eram superiores.

3 — A C. P. e os usuários depois de 1931.

Afinal, decorridos dez anos, parece que tudo mudou.

O usuário — passageiro ou expedidor — queixa-se, quando não protesta, e dos elogios passou às críticas, senão acerbos pelo menos constantes.

É que — diz — as carruagens, em lugar de melhorarem, pioraram; o número de comboios, longe de subir, decresceu; as tarifas, em vez de diminuírem, aumentaram; as velocidades não satisfazem as necessidades da época, etc..

E tudo isto — acrescenta — no momento em que a camionagem se lança na mais desenfreada, na mais desregrada concorrência, roubando diariamente ao caminho de ferro passageiros e mercadorias; e tudo isto no momento em que o automóvel particular afasta do comboio o cliente mais apetecido, por mais rico: o cliente das classes superiores; e tudo isto no momento em que os hábitos generalizados de comodidade e conforto no lar exigem maior comodidade e maior conforto na viagem; e tudo isto no momento em que é fácil o confronto com os progressos introduzidos nos grandes rápidos estrangeiros.

E o pior é que esse usuário, enquanto se limita à observação dos factos e à indicação das exigências, tem em grande parte razão, só a perdendo, regra geral, quando dos factos passa à indicação das suas causas e à determinação das correspondentes responsabilidades; só a perdendo quando, no rotineirismo dos dirigentes técnicos e na inércia e incapacidade das administrações, pretende haver encontrado a causa íntima da decadência visível — e mais rial, ainda, do que visível — dos serviços ferroviários; só a perdendo quando, por desconhecimento de realidades fundamentais, julga ter descoberto — aliás com a maior facilidade — meios não só decisivos, mas simples, de impedir semelhante decadência.

Na verdade, quanta injustiça nas críticas! Quanta ingenuidade nos remédios!

II

CAUSAS GERAIS DA CRISE DA C. P.

1 — Ampliação das redes telefônicas inter-urbanas.

Não me proponho tratar da crise dos caminhos de ferro, mas sim, e apenas, da crise da C. P.

É, porém, evidente que essa encontra a sua origem não só em causas peculiares e privativas, mas ainda em causas gerais, isto é, em causas que actuam, em maior ou menor grau, sobre tôdas as empresas ferroviárias do país e, mesmo, sobre quasi tôdas as empresas ferroviárias do Mundo.

Agrupá-las-emos, por isso, em duas categorias:

- a) — Causas gerais;
- b) — Causas privativas ou particulares.

Começaremos.... pelas primeiras: as causas gerais.

Reduzem-se elas, fundamentalmente a três:

- a) — Crise económica mundial;
- b) — Concorrência de outros meios de transporte, particularmente o automóvel;
- c) — Ampliação das redes telefônicas internacionais e inter-urbanas, que actuam apenas sobre o tráfego de passageiros, mas nem por isso deixam de contribuir sensivelmente para o decréscimo das receitas.

De quantas viagens, na verdade, e por vezes longas e dispendiosas, não nos liberta uma simples conversa telefónica?!

Ora, de 1929 a 1937, o número de estações telefônicas inter-urbanas do País subiu

de 80 para 500, atingindo o número de chamadas a avultada cifra de 3.354.646.

E no entanto — convém notá-lo — nunca as companhias de caminhos de ferro pensaram em, de qualquer modo, obstar à ampliação de tal rede e antes, reconhecendo as suas vantagens e a série de benefícios colectivos dela resultantes, consentiram na instalação de postos públicos em algumas das suas estações. Haja em vista a do Rossio.

2 — Crise económica mundial.

E que dizer das duas primeiras causas indicadas?

Que a elas se deve — em grau máximo — a ruína do nosso sistema nacional de caminhos de ferro, como a elas se deve a crise de quasi tôdas as explorações ferroviárias de além-fronteiras.

De resto, intensificada, sem dúvida, por causas próprias e privativas, a crise da C. P. mais não representa do que um aspecto da crise mundial dos caminhos de ferro.

E, para o testemunhar, bastará referir a V. Ex.^{as} os *deficits* que, segundo um estudo da Câmara do Comércio Internacional, sofreram, em 1934, os caminhos de ferro dos seguintes países:

Suíça — (Mercadorias) 25.000.000 de francos suíços, ou sejam 181.000 contos;

Bélgica — (Société National des Chemins de Fer Belges): 480.000.000 de francos belgas, ou sejam 503.040 contos;

Itália — (Mercadorias): 400.000.000 de libras, ou sejam 764.800 contos;

Inglaterra — 16.000.000 de libras, ou sejam 1.760.240 contos;

Alemanha — 300.000.000 de Rmks., ou sejam 2.697.000 contos;

França — 3.500.000.000 de francos, ou sejam 5.162.500 contos, isto é, mais do dôbro das nossas receitas públicas ⁽¹⁾.

(1) A conversão em escudos dos valores indicados em moeda estrangeira foi feita ao câmbio de 1934.

Quere dizer, se o *deficit* nas linhas da C. P. fôsse proporcional ao *deficit* das linhas francesas, referidos um e outro ao número de quilómetros de via em exploração, atingiria êle, em 1934, cêrca de 300.000 contos, ou seja mais — e mais umas boas dezenas de milhares de contos — do que o total das suas receitas.

E não se pense que os *deficits* diminuíram nos anos seguintes. Em França, por exemplo, foram êles de 4.012.000.000 de francos em 1935 e 4.250.000.000 em 1936⁽¹⁾

Nos Estados Unidos, embora o conjunto das explorações ferroviárias não tenha conhecido *deficits*, companhias houve que viram desaparecer os tradicionais dividendos, quando não viram a falência, verificando-se, ainda, que, no total das rêdes, as receitas brutas decresceram em 1932, comparativamente a 1929, nada menos de 47 %.

E como é elucidativo o estudo de Grodinski, professor da Universidade de Pensilvânia, sôbre «A Indústria dos caminhos de ferro a vapor nos Estados Unidos»⁽²⁾!...

Dêle se vê que só resistiram — e, por vezes, até com lucros crescentes — as companhias cujo tráfego, praticamente monopolizado, abunda em carvão e ferro ou, num caso especial, em frutas congeladas.

As outras... vegetam ou... faliram.

Será, então, de admirar que as receitas do tráfego tenham descido na C. P. de 281.631 contos, em 1929 — último ano de boa exploração — para 274.376, em 1930, 249.983, em 1931, 248.298, em 1932, atingindo em 1937 o máximo de decréscimo, com 240.719 contos, que o mesmo é dizer com uma baixa de receitas, em relação a 1929, de 41.000 contos, números redondos?

Imagine-se o que seria hoje o serviço ferroviário da Companhia Portuguesa, se a crise a não tivesse impedido de o melhorar progressivamente, como era sua tradição!

Mas poder-se-á duvidar de que uma crise,

de tal modo generalizada, não é da responsabilidade das Administrações dos caminhos de ferro? E poder-se-á duvidar, ainda, de que só uma adequada e enérgica intervenção do Estado será capaz de lhe pôr termo ou, pelo menos, de a atenuar?

*

Não insistiremos porém nos efeitos da crise económica mundial, que se traduziram, quer numa redução geral do tráfego de passageiros e mercadorias, afectando, por consequência, todos os meios de transporte, quer num *déclassement* da primeira para a segunda classe e de uma e outra para a terceira.

Hoje, em certas linhas e para certas viagens, chega a ser *elegante* viajar em terceira classe ou, quando muito, em segunda.

Eu próprio já me tenho visto forçado a abandonar agradáveis companheiros de excursões e a viajar isolado, só para que a consciência me não acuse de contribuir para aquele *déclassement*, justificando que se diga: Pois se até os Administradores, que se deslocam gratuitamente, bem como as famílias, viajam em segunda classe, como querem que o contrário façam os demais passageiros?!...

Desejo não sobrecarregar com números esta palestra; não resisto, porém, à tentação de informar que, de 1929 para 1936, a utilização das classes superiores — primeira e segunda — desceu, respectivamente, de 46 % e 49 %, ao passo que a utilização da terceira classe, que já absorvia 82,107 %, subiu de 10 %.

A utilização da primeira classe está, pois, reduzida a 1,734 % do número total de passageiros.

E como grande parte dos passageiros de primeira classe viajam a preços reduzidos (oficiais do Exército e da Armada, funcionários públicos em serviço oficial, empregados ferroviários e famílias) fácil será concluir que a percentagem de passageiros que de facto pagam a tarifa de primeira classe não atinge 1 %.

Ora este *déclassement*, juntamente com a redução de preços a que a Companhia se

(1) Gaston Jèze, La réorganisation des chemins de fer d'intérêt général, in *Revue du droit public*, 1937, pg. 536.

(2) *Revue Économique Internationale*, 1938 (Janeiro), pgs. 145 e seg.

viu obrigada para combater quanto possível a concorrência das camionetas, deu lugar a uma diminuição de receita, por passageiro-quilómetro, que na *rêde geral* se traduz nos seguintes números: \$15,12, em 1929, e \$13,24, em 1936.

3 — Crise dos meios de transporte: crise de abundância.

Mas abandonemos a crise económica mundial, para encararmos somente a crise dos transportes como crise peculiar e de certo modo independente da crise geral durante alguns anos, em quasi toda a parte, olhada como causa única da ruína ferroviária, obstando, assim, a que se descobrissem as demais e, como consequência, os verdadeiros remédios para tão fulminante queda de receitas.

E existirá, de facto, uma «crise mundial de meios de transporte»?

Sem dúvida.

E *crise de abundância*, direi mesmo de *super-abundância*.

É que em todo o Mundo civilizado se assiste ou assistiu a uma *inflação* desordenada e caótica de meios de transporte, oferecidos, aliás, a tráfegos em decadência.

Na Bélgica, por exemplo, e a crermos nos dados fornecidos pelo professor Leener, da Universidade de Bruxelas, no seu interessantíssimo estudo sobre «La coordination des transports en Belgique», «no total, a capacidade do conjunto de todos os meios de transporte (carril, estrada e água) seria de 16 a 17 milhões de toneladas-quilómetro, ou seja 40 % mais do que o máximo atingido pelo conjunto do tráfego em 1929, e o dôbro, pouco mais ou menos, do tráfego dos últimos anos» ⁽¹⁾.

E o mesmo professor comenta, ligeiramente: «Un malaise devait inévitablement résulter de cette surabondance d'outillages divers et concurrents».

E para dar a V. Ex.^{as} uma idéa do grau

atingido em certos países pela febre dos meios de transporte, referirei que — sendo o serviço ferroviário entre Paris e Versailles, e arredores, assegurado por 658 combóios diários, que circulam em três linhas, das quais duas electrificadas, e tendo este serviço sido duplicado por uma linha de *auto-bus*, cujas 54 viaturas fazem 320 trajectos quotidianos — até aos primeiros meses de 1934 novos capitais pretendiam triplicar, quadruplicar e até quintuplicar estes mais do que excelentes serviços, criando novos transportes públicos ⁽²⁾.

Quere dizer, por toda a parte há transportes a mais e tráfego a menos.

E — o que é pior — transportes a mais que reciprocamente se arruinam em virtude duma concorrência desregrada e anti-económica, feita, tantas vezes, abaixo do próprio custo rial do serviço.

Ora, como para certos países, incluindo Portugal, a indústria produtora dos meios de transporte é, não indigena, mas estrangeira, toda esta super-abundância, toda esta *loucura* se traduz, na realidade, em ruína própria e enriquecimento alheio, o que, se pode ser do agrado dos importadores de automóveis e seus grêmios, não o pode ser por igual da Nação, nem do Governo que, felizmente para todos nós, está à frente dos seus destinos.

Compreende-se, aliás, que esta crise de abundância revista aspectos bem mais graves nos países que, como a França, possuem uma importante indústria nacional de automóveis, do que nos países que, como o nosso, em absoluto a desconhecem.

Aqui, torna-se relativamente fácil a solução da crise, quando, ao resolvê-la, só os interesses nacionais, que o mesmo é dizer só o interesse superior da economia nacional e o interesse do próprio Estado, sejam visados e servidos.

Mas tal solução só este — que não as empresas ferroviárias — pode encontrá-la e impô-la: um plano nacional de organização

(1) *Revue Économique Internationale*, 1937 (Novembro), pg. 343.

(2) *Antonini*, «Le rail, la route et l'eau», pgs. 119 e 120.

do tráfego só pelo Estado poderá ser elaborado e executado.

De resto, a quem pertencem as estradas, por onde se efectua o transporte automóvel? A quem as vias férreas?

Indubitavelmente, ao Estado, com a diferença de que, enquanto as estradas fôram por êle construídas e são por êle conservadas, as vias férreas fôram em parte construídas e são tôdas conservadas pelas empresas concessionárias ou arrendatárias.

E, a-pesar-de tudo, a-pesar-da gravidade da crise, tão boa ou tão má tem sido esta conservação, pelo menos pelo que respeita à C. P., que, não há quatro anos, Dautry, então Director Geral dos Caminhos de Ferro do Estado francês e, seguramente, um dos primeiros, senão o primeiro técnico ferroviário europeu, declarou ao senhor engenheiro Branco Cabral, Secretário Geral da Companhia, que a via Lisboa-Pôrto era, sem dúvida, uma das melhores da Europa e bastante melhor do que algumas de França.

E só quem nunca viajou o desconhece.

É certo que, não há muito, alguém, com responsabilidades intellectuais e sociais, afirmava serem as despesas de conservação das linhas férreas de pequeno volume.

Desconhecia, vê-se, que têm elas atingido na C. P. e nos últimos anos — anos de crise — a cifra de 30.000 contos por ano, sem incluir as despesas com instalações e edificios adstritos à exploração, pois, se a estas as adicionarmos, obteremos, não 30.000 contos, mas quarenta e tantos mil; e desconhecia, ainda, que só em travessas, por exemplo, dispense a Divisão de Via e Obras, anualmente, entre 7.000 e 8.000 contos, comprando, creosotando e colocando 350.000 a 400.000.

E sabem V. Ex.^{as} quanto custa hoje a substituição da parte metálica de um quilómetro de via, na linha do Norte (Lisboa-Pôrto)?

Qualquer coisa como 140 contos.

Pois se cada carril de 18 metros, antes de colocado, custa um conto à Companhia!!!...

Mas... adiante.

O que nos parece evidente é que, reconhecendo-se serem os dois meios de transporte necessários à economia e progresso nacionais e não poderem êles viver em regime de livre concorrência, ou mesmo, em certos casos, de concorrência atenuada, sem ruína de ambos ou de algum, ao Estado incumbe *coordená-los* de modo que, escreveu Helander, professor na Universidade de Nuremberg, cada meio de comunicação se insira com os outros no quadro da economia nacional e favoreça uma resolução conforme às necessidades momentâneas da política e da economia.

Deve notar-se que, pelo que nos respeita, os decretos n.^{os} 22.718, de 22 de Junho de 1933, e 23.499, de 24 de Janeiro de 1934, puseram certo côbro à anarquia em que vivia a indústria de camionagem, sobretudo a de passageiros.

É, todavia, pouco, muito pouco mesmo, e o problema necessita de ser de novo estudado, para que se resolva em nome dos factos actuais, interpretados e regulamentados à luz dos interesses supremos da economia nacional, a que todos os interesses particulares — de indivíduos, grupos ou classes — devem submeter-se e sacrificar-se.

Estas causas gerais — crise económica mundial, super-abundância de meios de transporte, rede telefónica inter-urbana — ao actuarem na situação dos nossos caminhos de ferro, encontraram-nos, porém, já em luta com uma economia de si mesquinha e um tráfego sempre escasso e «insuficiente para lhes garantir uma vida desafogada, mesmo sem qualquer espécie de concorrência».

Basta saber, por exemplo, que, enquanto em Portugal se transporta, por ano e por habitante, apenas 0,65 toneladas de mercadorias, em Espanha atinge-se 1^o,24, na Alemanha 5^o,6, em França 5^o,12, na Inglaterra 7^o,51 e na Bélgica 9^o,20.

Pode mesmo afirmar-se que as empresas ferroviárias portuguesas só na relativa modestia dos vencimentos da generalidade dos seus empregados e nos ainda mais modestos salários nacionais encontraram certa com-

pensação para o reduzido volume do seu tráfego.

Rulot, Director Geral da Société Nationale des Chemins de Fer Belges, escreveu, e creio que com verdade: «O desenvolvimento exagerado dos transportes por automóvel é um luxo que só os países ricos ou em estado de excepcional prosperidade podem permitir-se».

Ora, se a afirmação é verdadeira para a Bélgica, «pequeno país, como o nosso, mas onde a actividade industrial é quasi febril» e onde o tráfego, como vimos, ocupa, em relação a cada habitante, o primeiro lugar entre os países citados, que pensar de Portugal, o último da série?

Como resistir, então, à concorrência da camionagem, quando esta, além do mais, não só escolhe com liberdade a mercadoria que lhe convém, transportando a rica e deixando a pobre para o caminho de ferro, mas ainda tantas vezes se presta a efectuar *clandestinamente* o transporte de mercadorias sujeitas a fiscalização?

A este respeito, lê-se no relatório do Director Geral da Companhia, referente ao ano de 1935: «Os grémios e outros organismos similares que exercem a fiscalização da produção e do trânsito de diversos produtos, baseados nas disposições legais que os regem, exigem que o despacho para o transporte só se efectue em presença de guias de trânsito, certificados de origem, etc., formalidades estas a que inúmeros produtores e negociantes procuram esquivar-se, recorrendo ao transporte clandestino por estrada. Por este motivo, perdemos quasi todo o transporte de fruta do Algarve para Lisboa.»

III

CAUSAS ESPECIAIS DA CRISE DA C. P.

1 — Nacionalização da Companhia.

As causas gerais da crise dos caminhos de ferro, outras, particulares, privativas da

C. P., vieram juntar-se, contribuindo — e não pouco — para o agravamento da sua crise.

Refiro-me à *nacionalização da Companhia*, à *desvalorização do escudo* e ao *contrato de arrendamento das linhas do Estado*: Minho e Douro e Sul e Sueste.

Em 31 de Dezembro de 1931, após convénio com os credores obrigacionistas, foram aprovados, pelo decreto n.º 20.622, os novos estatutos, destinados essencialmente:

- 1.º — a terminar com divergências respeitantes ao valor do *coupon*;
- 2.º — a *nacionalizar* a Companhia.

Entendiam os obrigacionistas que os juros deviam ser pagos em *francos-ouro* e, a Companhia, que o deviam ser em *francos-papel*.

Acordou-se em que o *coupon* seria pago em francos-papel, mas recebendo os obrigacionistas novos títulos de juro de 6% e não de 3%, como os antigos.

Este acôrdo, feito sob os auspícios do Governo, representou para a Companhia — em face do seu ponto de vista, é claro — um encargo que, ao câmbio de 1931, representava qualquer coisa como 7.500 contos.

Por que se fez então?

Pelos dois motivos, já mencionados: pôr termo a questões que, era de prever, perderíamos nos tribunais franceses, e *nacionalizar* a Companhia, libertando-a da tutela estrangeira representada pelo *Comité* de Paris, como representante dos obrigacionistas.

Conseguiu-se, em primeiro lugar, reduzir o número de Administradores, que passou de 21 para 11, e o dos membros do Conselho Fiscal, que desceu de 5 para 3; em segundo lugar, garantir a nacionalidade portuguesa de, pelo menos, sete vogais do Conselho; em terceiro lugar, extinguir a representação especial dos obrigacionistas, constituída, até 1931, por 11 representantes; finalmente, acabar com o direito de *veto* atribuído ao *Comité* de Paris em matéria de empréstimos, alteração de estatutos e mo-

dificação da extensão ou duração das concessões.

E quero crer que, para um Estado de orientação nacionalista, libertar da tutela de estrangeiros a mais importante empresa nacional, a mais poderosa companhia de caminhos de ferro, vale bem 7.500 contos anuais!...

Quem desconhecerá o empenho que certos países como, por exemplo, o México e a Turquia, têm pôsto no resgate, mesmo obtido à custa de pesados sacrifícios, dos caminhos de ferro pertencentes originariamente a estrangeiros?

Mas seja como fôr, o certo é que tal nacionalização e tal resolução amigável de divergências entre a Companhia e os seus obrigacionistas se traduziram num encargo financeiro que em bastante tem contribuído para aumentar as dificuldades da sua Administração.

2 — Desvalorização do escudo.

O mesmo succedeu com a desvalorização do escudo, consequência da desvalorização do esterlino.

Ninguém duvida hoje, creio eu, da excelência da política governamental, ao deliberar, em 1931, que o escudo acompanhasse a libra no seu declínio.

Longe de mim, portanto, a idéia de uma crítica, de mim, que só motivos descubro para, como português, aplaudir a medida.

A verdade é que, se a economia nacional, no seu conjunto, lucrou, a C. P. perdeu, e não pouco.

O franco, que no início das negociações estava a \$88, logo em 1931 começou a subir, tendo em 1932 alcançado cotações entre 1\$29,8 e 1\$30, atingindo em 1935 1\$47,8 e só em 1937 descendo para \$88,7/\$74,5.

Assim, a partir de 1932 e até 1937, viu a C. P. os seus encargos financeiros acrescidos, em relação a 1931, da quantia anual, média, de 7.200 contos.

É que cada tostão a mais ou a menos no valor do franco traduz-se, para a Companhia, num aumento ou numa diminuição de despesa de 1.500 contos.

Quere dizer: se a 35.000 contos de diminuição de receitas, observada no ano de 1935, juntarmos cerca de 7.500 contos de encargos provenientes directamente do convénio e cerca de 8.000 resultantes da desvalorização do escudo em relação ao franco, verificar-se-á que, naquêlê ano, a Companhia dispôs, para os seus serviços, de menos 50.000 contos do que em 1929, em 1936 de menos 44.000 e em 1937 de menos 53.000, porque, aos encargos já citados, vieram juntar-se, neste ano, os provenientes do aumento do custo do carvão e dos metais, que excederam 7.000 contos.

Como estranhar, então, que a Companhia não tenha podido atender o Director Geral, quando êste lhe confirma «a necessidade de adquirir, *pelo menos*, as 38 carruagens para a Antiga Rêde e as 35 carruagens e os 162 vagões para as linhas do Estado», a que se referira no relatório do exercício de 1935, e quando — depois de mostrar que as 407 locomotivas de que actualmente dispõe são dos mais diversos tipos e idades (algumas roçam pelos 80 anos) e, como consequência, de consumo anti-económico, hoje — pede que sejam quer melhoradas, as que fôrem ainda aproveitáveis, quer substituídas por outras adequadas às presentes exigências da exploração?

Como, se êste tão modesto plano de renovação de material obrigaria a um desembolso de, pelo menos, 43.000 contos?!

E como satisfazer as exigências respeitantes à renovação de parte da via da Antiga Rêde — substituir a via de 30 quilos por outra mais reforçada — se para tanto seriam necessários 48.000 contos?

A crermos na exactidão dos cálculos, o plano mínimo de melhoramentos a introduzir nos serviços ferroviários da C. P. custará qualquer coisa como 200.000 contos.

Estão, porém, a negociar-se convénios com as companhias ferroviárias, por meio dos quais se esclarecerá a politica de caminhos de ferro, segundo anunciou o Senhor Presidente do Conselho, no seu magistral discurso de 28 de Abril.

Oxalá as negociações cheguem a bom

termo, para proveito do País e melhor funcionamento do serviço público de transportes por caminhos de ferro!

3 — Contrato de arrendamento das linhas do Estado.

Outra medida de alcance nacional contribuiu, em elevado grau, para o agravamento da crise: o arrendamento das linhas do Estado, considerado, é certo, à data da celebração do contrato, tão bom ou tão mau para a Companhia que, segundo o parecer de alguns dos nossos mais distintos advogados e juriconsultos, poderiam as linhas ser em qualquer altura por ela abandonadas, cessando a sua exploração, sem outras consequências, em face do contrato, que não fôsse a... rescisão do mesmo, tal era a convicção, por parte do Estado, de que o futuro só benefícios traria para o seu co-contratante.

Ora este contrato transformou-se, em consequência da crise económica e da concorrência da camionagem, numa causa, e grave, da crise da C. P.

Basta dizer que, tendo esta conseguido evitar os *deficits* na Antiga Rede, estes atingiram nas linhas arrendadas, de 1931 a 1937, a soma global de 43.856 contos (em 1937, 10.932), ainda por liquidar, o que agrava a situação da tesouraria.

E convém notar que com os corpos gerentes suportaram aquelas linhas, de 1927 até hoje, a despesa média de... 64 contos por ano!...

Pois, enquanto a C. P. se encontra desembolsada de 44.000 contos provenientes destes *deficits*, ao Estado entregou ela nada menos de 58.442, em *renda fixa*, correspondente a 6% das receitas brutas do tráfego, deduzidos os impostos e reembolsos, tudo nos termos do artigo 5.º do contrato. Acresce que, discordando o Estado de que a Companhia, como era seu direito — justo? injusto? — cobrasse do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, para pagamento dos transportes de materiais feitos por conta deste, o que

lhes corresponderia pela aplicação da tarifa geral, com a redução de 50% nas linhas do Estado, a C. P. viu-se constrangida a acordar com este na aplicação da tarifa de serviço, aplicação que se traduziu numa perda de 26.000 contos, números redondos, desde 1932 a 1937.

E assim se vê que a Administração da Companhia, para ser acusada, porventura com alguma justiça, tem de sê-lo antes por sacrificar, talvez em excesso, os seus interesses próprios ao interesse das linhas arrendadas, do que por tentar sobrepor o interesse particular do seu capital ao interesse público do serviço.

E já agora, seja-me ainda lícito recordar que, enquanto a C. P. está, como vimos, desembolsada de 44.000 contos, correspondentes aos *deficits* das linhas do Estado, este, além dos 58.442 contos da renda fixa, já referidos, recebeu ainda, a título de imposto ferroviário, nada menos de 116.445.827\$47, o que perfaz a quantia de 175.000 contos, números redondos.

Nunca mais — é de crer — o Estado celebrará contrato que, com rapidez igual, se transforme em tão rendoso... negócio da China.

Com efeito, se ele, que não a C. P., fôsse o actual explorador das linhas, em vez de receber 58.442 contos de renda fixa, quantos teria desembolsado?

Não é, com efeito, exacto terem os *deficits* dos dez últimos anos anteriores ao arrendamento, e, portanto, anteriores à crise, atingido, pelo menos, a verba global de 45 mil contos?

Ora, toda a injustiça desta situação resulta de circunstâncias alheias à vontade da Companhia.

E poder-se-á dizer o mesmo do Estado? Não é ele, na verdade, quem autoriza as carreiras de camionetas? Não é ele a única entidade com competência para disciplinar e regular a desregrada concorrência actual dos transportes?

De esperar é, portanto, que remédio seja dado a tão injusto e, actualmente, leonino regime contratual.

IV

MEDIDAS DESTINADAS A ATENUAR
OS EFEITOS DA CRISE

1 -- Compressão das despesas com pessoal e material.

Pergunta-se, porém: que medidas tomou a Companhia para fazer face à tão grave crise? Como procurou ela destruir-lhe as causas, ou, pelo menos, atenuar-lhe os efeitos?

Antes de mais, direi que o Conselho de Administração não tentou, sequer, resolver a crise mundial, nem impedir a queda da libra e correspondente desvalorização do escudo, nem regulamentar a camionagem de carga, coordenando, por *autoridade própria*, os meios de transporte em concorrência, nem negar-se à execução do contrato de arrendamento, nem, mesmo, obstar ao alargamento da rede telefónica inter-urbana.

Quere dizer, não destruiu, nem tentou destruir qualquer das causas da sua crise.

E podemos estar certos de que não faltará quem de tanto a acuse.

Não ofenderei, contudo, a inteligência de V. Ex.^{as} a justificar a Companhia e limitar-me-ei a perguntar: que fez ela então?

Começou, naturalmente, por comprimir as despesas, que logo em 1930 sofreram, relativamente a 1929, uma redução de 3.500 contos, para em 1931 a sofrerem de 33.000 e, daí em diante, entre 27.000 e 37.000 contos.

E se é certo que as compressões atingiram sobretudo, como não podia deixar de ser, as verbas de material — renovação, reparação e conservação — a verdade é que não deixaram de tocar também — e em elevado grau — no pessoal.

Assim, comparativamente a 1930, o número dos *agentes do quadro* diminuiu de 1.553 unidades, tendo as despesas respectivas descido 12.400 contos *anuais*.

Pois afirma-se que só o material foi atingido!!...

Ter-se-ia podido ir mais longe, neste domínio?

Talvez, se a Administração só com o interesse financeiro imediato se preocupasse; não, se, numa visão mais perfeita dos seus próprios interesses futuros e numa mais nítida compreensão do interesse geral, quisesse, como quis, afastar de si a responsabilidade de haver contribuído para um menor êxito do regime corporativo e para o enfraquecimento da disciplina, quando não da ordem social.

Ao consultar a minha consciência de Administrador e, sobretudo, a minha consciência de português, sinto-as tranquilas e, se tivesse de recomeçar, procederia do mesmo modo.

*

Mas — objectar-se-á — tocou porventura a Companhia nos quadros do seu pessoal superior?

De 1928 até hoje foram suprimidos 34 lugares, com categoria igual ou superior a Sub-Chefe de Serviço, e 13, com categoria de Sub-Chefe de Repartição, ou seja um total de 47.

Pois tenho a certeza de que, se nada mais eu dissesse, quando alguém referisse estes números a certos críticos, ouviria, por exemplo, este comentário: «Sabe você quantos engenheiros tem a Companhia ao seu serviço? Nada menos de 600. Diga-me agora se é legítimo atribuir às decantadas reduções qualquer significado administrativo».

E não imaginem V. Ex.^{as} que se trata de uma hipótese improvável.

Ainda não há muito, alguém, depois de me haver perguntado de quantos engenheiros dispunha a C. P. e de eu haver respondido que de sessenta, pouco mais ou menos (o número exacto é 62, ou seja menos do dôbro dos engenheiros que constituem o quadro da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro), acrescentou: «Fiz esta pergunta, porque há dias disseram-me, no Pôrto, que eram 600».

E devo acrescentar que o mesmo número

me tinha sido indicado pelo senhor engenheiro Branco Cabral, como ouvido, em viagem, da boca de pessoa com responsabilidades.

Como V. Ex.^{as} vêem, a hipótese, pôsto que aparentemente absurda, não era improvável!!

E, já agora, informo que nenhum lugar vago de engenheiro foi preenchido desde os fins de 1928.

Acresce que a despesa com o pessoal dirigente (a partir de Chefe de Serviço) representa 1,10%, aproximadamente, da despesa total feita pela Companhia com o pessoal ao seu serviço, isto é, em cada 1.000 contos de despesa o pessoal dirigente figura por 11 contos.

E que se passou com a Administração?

Isto: gasta-se hoje, com os Corpos Gerentes, menos 428 contos do que em 1930, recebendo o Presidente do Conselho de Administração menos 30% do que em 1932.

Mas, dirão ainda certos críticos: não distribui a Companhia anualmente 1.250 contos de gratificações aos empregados (o número já foi indicado) e, há dois anos, não gratificou ela o Chefe da Divisão de Exploração com nada menos de 400 contos, uma pequena fortuna? (o facto também foi referido).

A estes números nada oporei, limitando-me a observar que é necessário ser muito *ingénuo*, ou confiar muito na ingenuidade alheia, para que tais *dislates* sejam possíveis.

Nunca, desde que sou Administrador, o total das gratificações atingiu 150 contos, tendo girado entre 112 e 143.

E sabem V. Ex.^{as} quantos *agentes permanentes* há na Companhia? — 20.187.

*

Não tentou a C. P., é certo, libertar-se das despesas com Caixas de Reformas e Pensões, com Caixas de Socorros, com Fundos de Assistência, com o Serviço de Saúde e com as escolas existentes, despesas que giram em torno dos 20.000 contos, verba esta

que, nem mesmo proporcionalmente, creio, qualquer outra empresa atingiu.

Convenço-me, no entanto, de que, no momento histórico que atravessamos, ninguém, com inteligência clara e coração bem formado, que compreenda e sinta a justiça substancial de certas reivindicações sociais e sirva, com convicção, o regime corporativo nascente, se atreverá a criticá-la e, antes, todos a aplaudirão

2 — Economias resultantes de um melhor funcionamento dos serviços.

Não procurou, então, a C. P. melhorar o funcionamento dos serviços, obtendo, com verbas reduzidas, resultados idênticos, quando não superiores, aos obtidos anteriormente?

Darei a palavra ao Director Geral da Companhia:

« É esta nova oficina — a oficina de reparação de vagões do Entroncamento — sem dúvida a primeira oficina que, em Portugal, funciona segundo os modernos princípios da organização científica do trabalho, moldada no sistema adoptado nas oficinas de Malines da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas, ao qual, tanto os nossos engenheiros, como os operários, se adaptaram com entusiasmo. Estas oficinas vão garantir-nos, *por forma económica e rápida*, a conservação de todo o material para transporte de mercadorias, de que a Companhia dispõe. Podemos contar com um rendimento de 16 vagões, por dia de oito horas de trabalho, ou seja um vagão de meia em meia hora.

«

« Nas restantes oficinas da Divisão de Material e Tracção observa-se, desde 1929, e salvo ligeiras oscilações, uma baixa gradual no número de horas de reparação de cada locomotiva, sintoma êste de progressivo aperfeiçoamento na organização do trabalho. Presentemente, o tempo de reparação está limitado a 69% do que era em 1929, e no entanto o quadro do pessoal

« de oficinas — operários e serventes — tem
« sido reduzido sucessivamente, *à medida*
« *das vagas que se vão dando.*

« Desde aquele ano, as reduções somam
799 unidades.» ⁽¹⁾

Não sei se V. Ex.^{as} notaram que as reduções tiveram lugar... *à medida que as vagas se fôram dando.*

E porquê? Por que não dispensou a Companhia, duma só vez, o serviço de centenas de empregados e operários?

Por esta razão simples: porque tem uma noção clara dos seus deveres para quem a serve e ao seu serviço se especializou e porque não esquece, ao administrar, o Interêsse Geral, isto é, não esquece que dela depende o regular, contínuo e disciplinado funcionamento de um dos serviços públicos mais directamente ligados à manutenção da ordem e ao progresso económico do País.

*

Mas não ficou a Companhia por aqui.

Na Divisão de Via e Obras é de assinalar, por exemplo, a instalação da nova oficina para fabrico de parafusos, porcas, rebites e *tirefonds*, a qual, com uma economia, computada em 250 contos anuais, fabricou, em 1936, 1.226.798 *tirefonds*, 200.000 parafusos, 198.000 porcas e 200.000 rebites; a reparação, *in loco*, de cróssimas, preenchendo-se, com auxilio de maçarico oxídrico, por aços especiais, as partes desgastadas, o que permitiu economizar, em 1936, qualquer coisa como 1.300 contos; e, ainda, a motorização dos serviços de conservação da via, que em 1937 provocou já uma economia de centenas de contos e que, dentro de alguns anos, deverá atingir somas bem mais elevadas.

E não se esqueceu a Companhia de reduzir o seu *stock* de materiais, que passou de 80.000 contos, em 1931, para 60.000, actualmente, evitando, assim, dispensáveis imobilizações de capital.

3 — O que falta fazer e impossibilidade de o fazer.

Não imaginem, porém, V. Ex.^{as} que a C. P. está contente.

Sabe ela melhor do que ninguém, — é de crer — as economias que com certas obras e melhoramentos, ainda não realizados, poderiam obter-se.

Mas... como consegui-las sem prévias e avultadas despesas?

Sucede hoje a certas economias ferroviárias o mesmo que sempre sucedeu às economias só próprias das gentes abonadas. Sabe-se que os fatos, por exemplo, para resistirem e durarem, necessitam de ser feitos de boa fazenda e, como consequência, sobre o caro, carestia esta porém, diz-se, apenas aparente, porque, na realidade, há economia: quem se veste de ruim pano, veste-se duas vezes no ano.

Sim, haverá economia... mas economia a que a pobreza não pode abalançar-se.

É sabido, aliás, que uma das características das explorações ferroviárias se encontra no predomínio das despesas fixas e na relativa insignificância das despesas proporcionais ao tráfego, tornando-se, por isso, illusória a tentativa de, sem prejuízo grave para a segurança do trânsito e futuro da exploração, compensar-se a quebra das receitas por uma correspondente redução de despesas.

De resto, confrontando a baixa das receitas com a redução das despesas nos principais países da Europa, verifica-se que, em Portugal (C. P.), a compressão destas acompanhou mais de perto do que em qualquer outro a baixa daquelas, quasi a igualando.

Mas é claro que este equilibrio tem sido alcançado, em parte pelo menos, à custa duma insuficiente renovação e reparação do material, insuficiência a que é preciso pôr cõbro, sob pena de irreparáveis prejuízos futuros.

4 — A C. P. e os seus serviços comerciais.

Visa a critica, ainda, os Serviços Comerciais.

O que há — ouve-se vulgarmente — é

⁽¹⁾ Relatório de 1936, pgs. 23 e 24.

pouco espírito comercial, pouca maleabilidade, pouco contacto com o expedidor, pouca propaganda, pouca adaptação ao novo modo de ser da actividade ferroviária, que, deixando de viver em regime de monopólio de facto, tem de lutar com a concorrência de outros meios de transporte, particularmente a camionagem.

Longe de mim a ideia de afirmar que, neste domínio, tudo está feito, nada há por fazer.

Que admira, porém, que as organizações ferroviárias hajam necessitado de algum tempo para, sem perda de qualidades essenciais, se adaptarem — nos limites do possível — à luta imposta por uma indisciplinada, caótica e ultra-rápida inflação de transportes? Que admira, se aquelas organizações só podem prestar ao País os serviços que delas este exige, quando orientadas pelo mais estrito espírito de honestidade, igualdade e disciplina administrativa?

Não estamos nós em face de *serviços públicos*, como tais organizados e fiscalizados pelo Estado?

Poderão eles algum dia movimentar-se com o mesmo à-vontade com que se movimenta, comercialmente, o proprietário dum automóvel ou dum camioneta de carga?

Supô-lo é desconhecer a missão dos caminhos de ferro, é desconhecer as peias regulamentares que ainda hoje lhes coartam a liberdade de movimentos, como lha coartavam durante o monopólio, em nome do Interêsse Público.

Assim, enquanto a camionagem é garantida a liberdade de escolha das mercadorias, podendo recusar as não-remuneradoras ou menos vantajosas, os caminhos de ferro são obrigados a transportar todas as que se apresentem, mesmo que o transporte seja improdutivo; enquanto a camionagem pode recusar os transportes que ultrapassem a sua capacidade normal de exploração, os caminhos de ferro são obrigados a dispor do material necessário ao transporte acidentalmente desviado do automóvel, ou de volume excepcional durante certos períodos do ano; enquanto a camionagem transporta pelo

preço que lhe convém e livremente fixa, podendo negar a um *expedidor* vantagens que a outro concedeu, os caminhos de ferro são obrigados a conceder igualdade de tratamento aos diversos tráfegos similares, não podendo harmonizar os preços com a necessidade ou não-necessidade de reter ou recuperar, aqui ou além, tráfego disputado; enquanto a camionagem goza do privilégio de não aceitar, querendo, transportes de ida, sem se assegurar previamente do tráfego de retorno ou de volta — feito tantas vezes, aliás, a preços ínfimos —, os caminhos de ferro, êsses, não podem equilibrar as suas correntes de transportes e, daí, a enorme percentagem de vagões vazios transportados (na C. P., a percentagem do percurso em vazio, em relação ao percurso total, orça por 14%, atingindo no Sul e Sueste 16%).

Quere dizer, a luta torna-se impossível, por desigual, mesmo quando dirigida pelo mais desempoeirado, progressivo e arguto espírito de *comerciante*, enquanto à natureza de *serviço público* dos caminhos de ferro, que tantas restrições impõe, se opuser a natureza de livre ou quasi livre actividade comercial dos meios de transporte concorrentes.

E assim, ou o Estado verifica a desnecessidade dos caminhos de ferro e deixa-os pura e simplesmente morrer, ou, reconhecendo que a defesa e a economia nacionais os não dispensam, tem de vir em seu auxílio. E então, de duas, uma: ou os transforma em serviços públicos de certo modo desinteressados, como sucede aos serviços da Justiça, do Ensino, etc., que o erário público sustenta e não apenas os usuários, ou terá de coordenar os vários meios de transporte — quando não de fundir as várias empresas — à luz de um plano ou de um princípio superior, em que só a economia geral e a salvaguarda do património comum sejam guias soberanos.

Demais, como observa Antonini, no seu livro «Le Rail, la Route et l'Eau», nenhum país do Mundo pensou em confiar apenas ao livre jogo das leis económicas naturais o encargo de obter uma melhor organização

dos transportes e antes a intervenção, directa ou indirecta, do poder público se tornou regra, porque em toda a parte a sua necessidade se revelou inadiável.

*

Não imaginem, porém, V. Ex.^{as} que a Companhia, tudo esperando da administração do Estado, cruzou os braços e... deixou correr. Não.

E, para o demonstrar, bastará que se saiba:

1.^o — que o número de agentes comerciais tem aumentado progressivamente;

2.^o — que aos Serviços se deve já a organização, desde 1933 a 1937, de 115 «Expressos Populares», 24 «Combóios Mistérios», 21 «Combóios Turísticos», 76 «Combóios de Excursão», ou sejam 236 combóios, com um total de 104.834 passageiros, e isto para não falar nos combóios especiais por motivo de festas e romarias, que, só em 1937, atingiram o número de 57, transportando 183.241 passageiros;

3.^o — que, na parte respeitante a mercadorias, se estudaram e celebraram numerosos *contratos especiais*, de forma a prender ao caminho de ferro tráfego que começava a abandoná-lo, ou mesmo a recuperar tráfego perdido.

E assim, sob este regime, foram transportadas, em 1937, 871.119 toneladas.

5 — Automotoras.

E o que posso eu dizer a respeito de automotoras?

Que desde 1931 a Companhia com elas se preocupa, tendo incumbido alguns dos mais distintos engenheiros, como Vicente Ferreira e Zacarias Sant'Ana, de colherem *in loco* informações exactas sobre o seu funcionamento técnico e sobre as vantagens económicas do seu emprêgo, e tendo em 1933 enviado ao estrangeiro, conjuntamente com representantes da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, dois técnicos de competência indiscutida: os engenheiros Jorge Malheiro e

Manuel Couceiro, este, infelizmente, falecido.

E os estudos feitos são bem dignos... de quem os fez.

A aquisição deste novo meio de transporte ferroviário dependia, porém, não só de disponibilidades financeiras, mas ainda de uma mais segura experiência alheia, para evitar que viesse a suceder em Portugal o que noutros países sucedeu, isto é, que, decorridos poucos anos, tivéssemos de abandonar, substituindo-as, automotoras de difícil e dispendiosa conservação.

E não se pense que as automotoras serão completa novidade para a C. P.

Já em 1905 elas circularam em parte das suas linhas, tendo sido retiradas do serviço em 1910, por se ter verificado a sua inconveniência.

Tratava-se, deve notar-se, de automotoras a vapor.

Em todo o caso, o facto é, por si só, revelador do espírito progressivo dos Serviços, quando postos em condições de o revelar.

6 — A regularidade do serviço ferroviário.

Mas, abstraindo da decadência de certo material e da supressão de certos combóios, o serviço ferroviário da C. P., longe de piorar, melhorou.

Assim, a percentagem das irregularidades em relação ao número de expedições — índice da regularidade do serviço — desceu de 0,730 em 1929, para 0,400 em 1933, 0,360 em 1934, 0,310 em 1935 e 0,260 em 1936.

Quanto a indemnizações pagas, as percentagens em relação às receitas desceram de 0,511 em 1929, para 0,323 em 1933, 0,269 em 1934, 0,090 em 1935 e 0,077 em 1936.

Ora estas percentagens mostram à evidência que, tanto o pessoal das estações como o pessoal de trens, têm desempenhado com notável dedicação o serviço a seu cargo, melhorando-o sucessivamente.

Demais, sempre que circunstâncias extraordinárias puseram à prova os serviços técnicos nunca deixaram eles de corresponder às esperanças dos mais optimistas, como

sucedeu durante a exposição Colonial do Pôrto — em que no «Dia da Província», com impecável regularidade e sem o menor incidente, 30 combóios especiais, transportando 30.000 passageiros e percorrendo 8.465 quilómetros, chegaram ao seu destino na manhã do dia 12 de Agosto de 1934, a-pesar-de um grande número necessitar de mudar de locomotiva em Gaia e de esta estação e Campanhã estarem ligadas por uma só via — e durante as manobras realizadas o ano passado, em que a excelência da organização mereceu ao Ex.^{mo} Major General do Exército as seguintes expressivas palavras, constantes do ofício enviado à Administração:

«Cumpro gostosamente o dever de vir
«agradecer a V. Ex.^a tôdas as facilidades que
«por parte da C. P. fôram dispensadas du-
«rante as últimas manobras no Alentejo, a
«tôdas as entidades militares e, em particu-
«lar, ao Conselho Superior do Exército.

«Em especial, permita-me V. Ex.^a que sa-
«liente a inexcédível boa vontade e dedica-
«ção do Engenheiro Chefe da Exploração,
«Ex.^{mo} Sr. Pereira Barata, e do Chefe do Ser-
«viço do Movimento, Ex.^{mo} Sr. José Barbosa
«Pita, os quais, prêstando à Direcção dos
«Exercícios uma valiosíssima colaboração,
«muito contribuíram para o bom êxito das
«manobras.»

E ainda não há dois meses, encontrando-se o Director Geral da Companhia, no Algarve, com um categorizado súbdito de Sua Magestade Britânica, o mesmo lhe declarou não imaginar que no Sul do País encontraria um combóio tão rápido e cómodo como o rápido Barreiro-Vila Real de Santo António, bem comparável à generalidade dos rápidos estrangeiros.

Estou, porém, a ouvir, desde já, a seguinte crítica: e quantas vezes por semana circula êsse rápido? Porque não o tornar diário ou, pelo menos, tri-semanal?

Por estas razões decisivas: não haver passageiros para tanto e não poder a Companhia suportar o encargo proveniente da existência

de um rápido apenas destinado a dar satisfação aos interesses ou à comodidade de meia dúzia de abastados lavradores alentejanos.

Sabem V. Ex.^{as} quanto custaria anualmente a transformação, em rápido diário, do actual rápido do Sul e Sueste?

Qualquer coisa como 2.500 contos.

Dir-me-ão: mas o número global de passageiros aumentaria.

É possível; mas em caso algum aumentaria o suficiente.

E digo *é possível* e não *é certo*, nem mesmo *é provável*, porque o que se passa com os rápidos Lisboa-Pôrto e Pôrto-Lisboa parece contraditar a convicção geral.

Na verdade, verifica-se que o número de passageiros transportados não aumenta com o número dêstes rápidos e antes se mantém praticamente estacionário.

E como o aumento de despesa com a circulação diária — ida e volta — de um combóio rápido Lisboa-Pôrto orça por 3.077 contos, pode assegurar-se que para bem servir o público deve a Companhia ter sofrido o prejuízo, ou, se quiserem, ter deixado de economizar, pelo menos, 1.763 contos anuais, resultantes da supressão daquele rápido em 4 dias por semana.

7 — O regime tarifário.

Tudo isto — dirão muitos — é consequência de as tarifas serem — vá o termo — *proibitivas*. Só viaja quem não pode deixar de viajar; ao passo que, se as viagens fôsem menos onerosas, muitos dos que hoje se retraem, ou fogem para as camionetas, tomariam o gôsto pela viagem, ou voltariam ao caminho de ferro.

Vejamos o que há de verdade no asserto.

Antes de mais nada, notarei que o aumento das tarifas, mesmo das tarifas gerais, ficou muito abaixo da desvalorização do escudo.

Como ensina o notável parecer da Câmara Corporativa sobre a proposta de lei n.º 195, relativa a tarifas ferroviárias, de que foi relator o digno Procurador, Ex.^{mo} Senhor

Doutor Rui Ennes Ulrich, «o custo da vida multiplicou-se por 22,43 em 1930 e por 20,22 em 1936, ao passo que o preço da venda da unidade de tráfego foi apenas multiplicado por um factor compreendido entre 11,27 e 17,91... Quando as Companhias já não ostentavam grande opulência, vieram pois a reduzir praticamente as suas tarifas de 34% para os passageiros, de 42% para a grande e de 12% para a pequena velocidade».

De resto, «a insuficiência da actualização tarifária ainda muito mais se acentuou, porque o Estado nela se reservou uma parte desproporcionada». Na verdade — lê-se no mesmo parecer — «de 1913 a 1935 o rendimento dos impostos elevou-se de 9.816 contos a 18.713 contos, ou mais 90%, e a receita líquida tarifária só subiu de 139.556 a 150.417 contos, ou mais 7,78%».

E assim se vê que, a haver qualquer excesso de tarifas, seria êle devido mais à parte que, a título de imposto ferroviário, o Estado nelas reservou para si, do que ao aumento recebido de facto pelas Companhias.

E sempre informarei que, em 1933, o imposto sobre mercadorias era em França e na Alemanha de 7%, na Bélgica de 1,25% e, na Itália, de 2%, não existindo na Inglaterra, Dinamarca e Estados Unidos; e que sobre os passageiros se cobrava um imposto de 12% em França, 11,55%, em média, na Alemanha, de 5% na Austria, de 1,25% na Bélgica, de 25% na Espanha, e nada se cobrava na Inglaterra, Dinamarca, Estados Unidos, Noruega, Holanda, Polónia, Suécia e Suíça.

Quere dizer: «com a única excepção da Espanha, quanto aos passageiros, foi pois o nosso país o que mais longe levou a tributação do tráfego ferroviário».

Está, aliás, averiguado que uma redução de tarifas raras vezes conduz a um aumento de receitas.

Basta, para o reconhecermos, pensar em que «uma redução de $33\frac{1}{3}$ exige um aumento de tráfego de 50%, e uma redução de 50% um aumento de tráfego de 100%, para que as receitas se mantenham ao nível anterior à redução».

Ora, como prever que em períodos de depressão económica se verifique semelhante aumento de tráfego?

Mas acontece que, de facto, a maior parte dos nossos passageiros viajam a preços muito inferiores aos da tarifa geral, visto utilizarem tarifas especiais (bilhetes de banhos, bilhetes de fim de semana, excursões, etc.).

A percentagem é, na C. P., de 87,01%.

E se mais não as utilizam é só porque muitos... se esquecem de as utilizar.

E sabem V. Ex.^{as} qual a percentagem dos lugares utilizados em relação aos utilizáveis? 24,01%.

Está, de resto, a Companhia procedendo a um rigoroso trabalho de revisão de tarifas e, sem dúvida, não só novas e progressivas facilidades serão concedidas, como, por exemplo, a descida em estações intermédias sem qualquer encargo para o passageiro, mas ainda uma mais adequada tarifação será atingida.

Não teria, porém, acordado tarde a Companhia?

Há quem o suponha e quem o diga. A verdade, todavia, é que, de acôrdo com o Governo, não se deu execução ao projecto de unificação tarifária de 1931, pelo reconhecimento de que a incerteza do momento não a aconselhava.

Como é sabido, as tarifas constituem um melindroso sistema de equilíbrios, assente numa adaptação necessária ao meio económico.

Por isso as empresas não as podem fixar livremente e por isso o Estado intervém, aprovando-as ou impondo-as.

Desde as mercadorias transportadas abaixo do custo real do transporte, ou por preços tarifários inferiores, até às que o são por preços elevados, de tudo se encontra: é que as tarifas não são fixadas apenas segundo o custo do transporte; são-no também segundo o valor das mercadorias.

Dai, o falar-se em *mercadoria pobre* e em *mercadoria rica*, devendo esta compensar a insuficiência dos lucros obtidos com a primeira.

E assim, enquanto, para um percurso de 164 quilómetros, a lenha, por exemplo,

paga 22\$29 por tonelada, a louça de porcelana pagará 134\$70.

8 — Mercadoria pobre, mercadoria rica e camionagem.

Pois, até agora, o que tem sucedido?

Apenas isto: a camionagem rouba ao caminho de ferro a mercadoria rica e deixa-lhe a pobre. Como consequência, a necessidade do lançamento de novos adicionais, que vêm onerar, porventura anti-econômicamente, mercadorias cujo transporte, num regime de coordenação, seria por certo aliviado.

Mas a opinião pública, que desconhece os dados do problema, só vê o aumento e, na ignorância da sua causa real e íntima, revolta-se — contra quem? — contra os caminhos de ferro.

O que tem valido é que as empresas, numa visão inteligente dos seus interesses e do interesse geral, corrigem, em parte, estes inconvenientes pela celebração de *contratos especiais*, em que, para fixar o preço do transporte, se atende a factores vários, procurando harmonizar, nos limites do possível, a defesa dos legítimos interesses do transportador e do expedidor, à luz do interesse supremo da economia nacional.

E assim, como atrás dissemos, foram transportadas, em 1937, 871.119 toneladas de mercadorias.

Diz-se porém: a Companhia deveria ter-se substituído à camionagem, sobretudo nas carreiras concorrentes, recebendo os lucros hoje auferidos por aquela.

Responderei que existem 50 contratos de serviço combinado, afora o *serviço ao domicílio* existente em Lisboa e Porto, e que a C. P. explora directamente três carreiras concorrentes.

¿Mas a exploração regular do serviço de transportes por estrada não suporá a existência duma regulamentação prévia e conveniente?

¿Compreender-se-á que as companhias de caminhos de ferro se vejam constrangidas a explorar carreiras em absoluto desnecessá-

rias, por envolverem autênticas duplicações, ou, empregando um francesismo, verdadeiros *duplos-emprêgos*?

V

CONCLUSÃO

1 — A crise dos caminhos de ferro e o Governo.

Tenho abusado já, e em demasia, da paciência de V. Ex.^{as}. É tempo, por isso, de terminar, perguntando: o que se conclui de toda esta exposição?

Que a C. P. atravessa, como quasi todos os caminhos de ferro do Mundo, uma crise cuja solução exige a rápida intervenção do Estado, se não quisermos que o património público se vá deteriorando dia a dia e os capitais particulares se vão consumindo em proveito de economias estranhas, tudo com prejuizo do equilibrio interno da economia nacional.

No relatório que precedeu a proposta de lei n.º 195, sobre tarifas ferroviárias, anuncia o Governo não só que se procura remover «a falta de coordenação dos transportes automóveis e ferroviários», «adoptando medidas presentemente em estudo», mas também que «estão em estudo remodelações profundas respeitantes aos caminhos de ferro portugueses, tendentes a permitir que eles saiam da situação difícil em que têm vivido nos últimos anos».

Foi esta proposta de lei, como as demais, enviada à Assembléa Nacional pelo ilustre Presidente do Conselho.

E todos nós sabemos que é norma da sua actuação governativa não prometer... para faltar.

Medidas vão, portanto, ser tomadas em nome da necessária coordenação dos transportes automóveis e ferroviários.

E oxalá não se façam esperar, com prejuizo real para os interesses legítimos de uns e outros e, sobretudo, com acréscimo diário de dificuldades de execução.

2 — Coordenação dos transportes por caminho de ferro e por estrada.

Sempre os caminhos de ferro constituíram um melhor ou pior sistema nacional de transportes.

Torna-se necessário que o Estado, intérprete supremo do Interêsse Nacional, juiz, em última instância, do Bem Comum, intervenha no sentido de disciplinar a concorrência, ou de a impedir, em certos casos, conseguindo que com verdade se possa falar de novo no *sistema nacional dos transportes*, em que os elementos sistematizados sejam, como elementos fundamentais no momento presente, o caminho de ferro e a camionagem, ambos intrinsecamente unidos ao progresso económico do País.

O ideal consistirá em que se completem e reciprocamente se auxiliem, obtendo, como resultado último, a harmonia possível entre as necessidades dos transportes e os meios de as satisfazer, e evitando, assim, o desordenado e caótico desequilíbrio actual, que, além do mais, conduz a faltas de transportes aqui e a excessos, acolá, uns e outros por igual anti-económicos.

E quando falo em ideal a atingir, não viso um ideal absoluto, guia definitivo nesta matéria.

Não ignoro que as soluções terão de ser sempre *nacionais* e *transitórias*, isto é, dadas em função de exigências políticas e económicas variáveis de país para país e de época para época.

Como escreveu Helander, « não pode haver senão um programa nacional de organização de vias e meios de comunicação dum país determinado, em determinado estado da evolução política e económica ⁽¹⁾ ».

Como ignorar, por exemplo, a *nossa* rede de estradas e a *nossa* rede de caminhos de ferro?

Não se pode gizar hoje um sistema de organização de transportes como se giza-

ria se vivêssemos num país virgem de caminhos de ferro e de estradas; deve gizar-se com os dados actuais, ainda que, porventura, alguns tenham de ser em parte sacrificados.

A verdade, porém, é que, pelo menos por longos anos ainda, os caminhos de ferro revelar-se-ão, como hoje se revelam, indispensáveis quer à defesa, quer à economia nacionais, o mesmo sucedendo, no seu domínio, à camionagem.

Coordenem-se, então, e quanto antes.

3 — A crise dos caminhos de ferro e as soluções adoptadas pelos vários Estados.

É, de resto, o que têm procurado fazer os vários Estados, seguindo todavia caminhos diversos, em harmonia com as suas tradições e possibilidades.

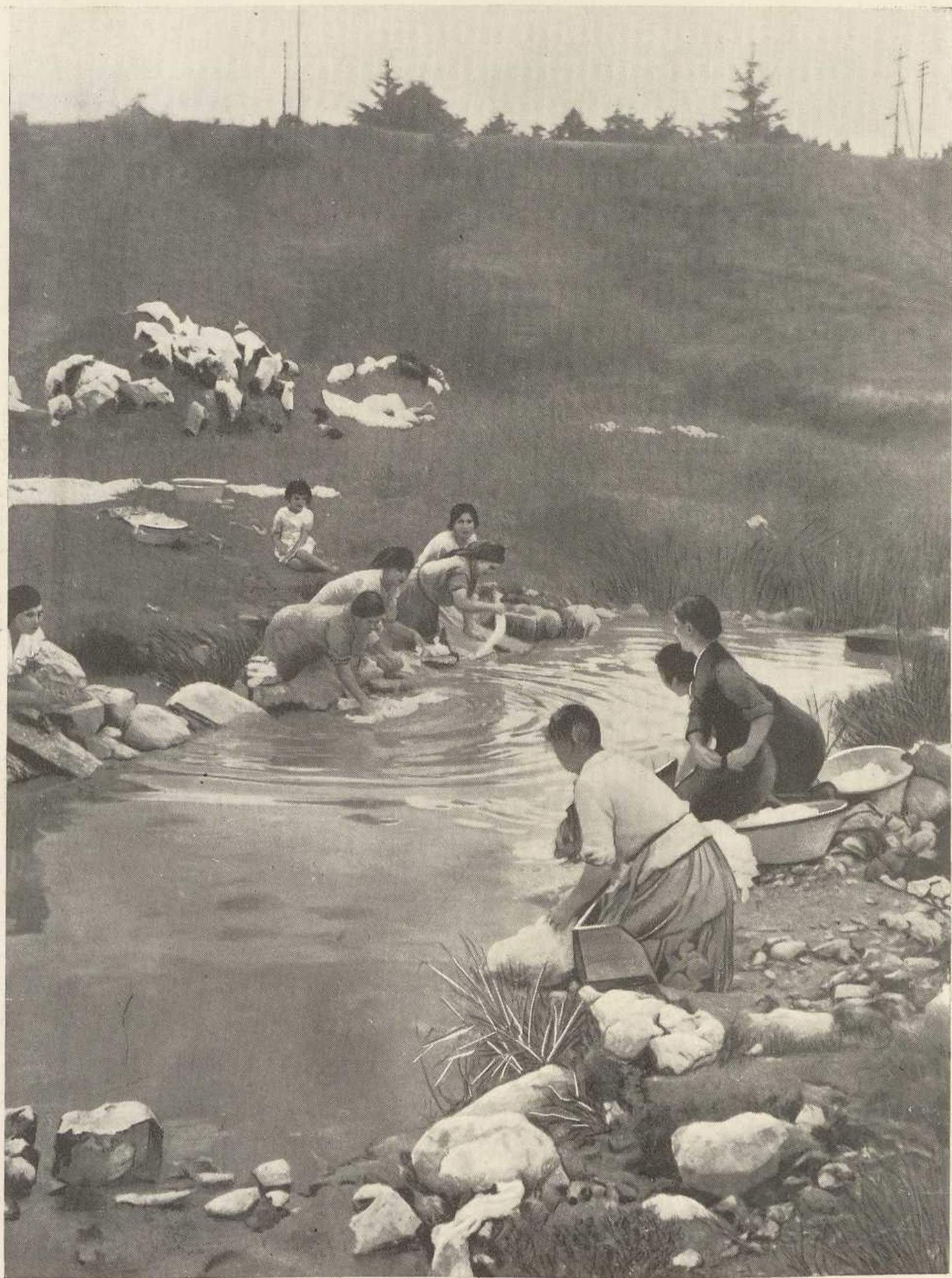
Assim:

a) — na Inglaterra, os caminhos de ferro tornaram-se, com o auxílio da City, donos da estrada, e os 40.000 auto-carros existentes « passaram para as mãos de algumas dezenas de empresas, de que as ferroviárias são os maiores accionistas », tendo sido o número de carreiras reduzido « *em tanto quanto poderia falar-se de duplicação de transportes* », isto é, de inúteis e injustificadas carreiras concorrentes dos caminhos de ferro;

b) — na Alemanha, não só nenhum serviço de transportes por estrada pode ser criado sem autorização — a qual só é concedida quando não haja duplicações, não podendo os transportes públicos de mercadorias a mais de 50 quilómetros realizar-se, igualmente, sem autorização prévia e tarifas mínimas superiormente fixadas — mas também — e em vista duma mais perfeita coordenação — « a *Reichsbahn* foi, em 1934, encarregada de construir e explorar uma rede de 4.500 quilómetros de auto-estradas, a-fim-de — lê-se nos considerandos — *colocar sob uma direcção única o conjunto do tráfego industrial dos transportes de mercadorias a grande distância* »;

c) — na Suécia, « os caminhos de ferro, que são uma administração do Estado, criaram duas companhias de transportes por estrada,

(1) Helander, Programme d'organisation nationale des voies et moyens de communication, in *Revue Économique Internationale*, 1937 (Setembro), pg. 471.



LAVADEIRAS—Rio Jamor (Qaelaz)

*Fotog. de João José de Brito Abrantes, Empregado
de 2.ª classe da Divisão de Exploração.*

a S. E. S. A. e a Asto. A primeira serve, não por si própria, mas por acôrdo com sociedades de transportes, mais de 100 localidades e 365 estações de caminhos de ferro. A segunda, a Asto, é destinada ao transporte de pequenos volumes, de que se quis libertar a exploração ferroviária. Para as mercadorias, um ensaio de regulamentação, equivalente a um monopólio para o carril, não vingou. Mas a condenação ainda não é certa e talvez um dia se vejam, nesta terra de liberdade, os transportes a menos de 30 quilómetros reservados ao automóvel e todos os outros transportes de mercadorias, ao caminho de ferro »;

d) — na Itália, « todo o serviço automóvel de passageiros deve obter autorização do Ministro das Comunicações, que exerce fiscalização severa sobre os horários, o estado do material, etc. Pode, é certo, impor-se a substituição dos combóios, em certas linhas, por serviços automóveis explorados pelos próprios caminhos de ferro. De facto — e sem dúvida porque, neste país de montanhas, a construção duma estrada oferece menos dificuldade do que a criação duma linha de caminhos de ferro — a Itália está executando um grande programa de auto-estradas, e o desenvolvimento dos serviços de passageiros por estrada prossegue activamente »;

e) — nos Estados Unidos, foi criado um « Conselho Coordenador », sob cuja autoridade vivem todos os transportes, e, « em vista de proteger os consideráveis capitais investidos no caminho de ferro », o mesmo Coordenador decidiu há pouco « que nenhuma empresa poderá explorar serviços por estradas sem autorização, cuja concessão está submetida a condições muito restritivas, a-fim-de se lhe limitar o número. Cada empresa é obrigada a fixar, publicando-os, preços justos, razoáveis, que não sejam embaraçosos, molestos para o caminho de ferro, e só aplicáveis após aprovação pelas autoridades federais »; ⁽¹⁾

f) — em França, desde a criação, em 1921, do *Fundo Comum* dos caminhos de ferro, cujo *deficit* em 30 de Abril de 1937 atingia os 26.386 milhões de francos ⁽²⁾, ou sejam, ao câmbio dessa data, 26.254.070 contos, desde, dizia eu, a criação do *Fundo Comum*, em 1921, até ao decreto-lei de 31 de Agosto de 1937 — que confiou a administração dos caminhos de ferro de interesse geral à *Société Nationale des Chemins de Fer Français*, nacionalizando assim, de certo modo, e unificando, a partir de 1 de Janeiro do corrente ano, a exploração ferroviária nacional pela existência de uma *réde única* — seguiu-se o caminho da concentração industrial, acompanhada de uma regulamentação estrita da camionagem. Para isso, criou-se um Conselho Superior de Transportes e, em cada departamento, pelo decreto de 25 de Fevereiro de 1938, um *Comité técnico departamental dos transportes*, cuja acção se destina a obter uma *coordenação dos transportes ferroviários e dos transportes por estrada*, devendo « o plano de organização dos transportes ser estabelecido em vista de *suprimir as duplicações (doubles emplois) onerosas para as finanças públicas e a conveniência geral do país* ». (Verdadeira tentativa para uma racional e superior organização de um *sistema nacional de transportes*).

E assim se vê que, no conjunto, as diversas soluções procuram menos o progressivo desenvolvimento do transporte-automóvel do que a defesa do caminho de ferro.

É que por toda a parte se vai reconhecendo a necessidade de proteger este indispensável *serviço público*, obrigado a transportar « de n'importe où, vers n'importe quel point, par n'importe quel train » e sem aviso prévio, qualquer que seja o número de passageiros ou a quantidade de mercadorias a expedir; é que por toda a parte se vai reconhecendo que o pretenso triunfo do automóvel sobre o carril não é devido tanto à sua juventude, maleabilidade e audácia como à desigualdade de condições da concorrência, coacto, como está, o segundo,

⁽¹⁾ Antonini, obr. cit, pgs. 128 e seg.

⁽²⁾ Gaston Jèze, art. e rev. cit., pg. 537.

por uma regulamentação sempre restritiva, porque sempre determinada pelo interesse público, pelo interesse dos usuários, e liberto, como vive ou vivia o primeiro, de tais peias, guiado apenas pelo seu interesse, pelo interesse da empresa; é que por toda a parte se vai reconhecendo que ou o Estado intervém a tempo e horas, ou encontrar-se-á, em futuro não longínquo, diante de um problema de magnitude tal que a sua solução ninguém a obterá sem forte abalo para a economia pública e particular e sem quasi incomportáveis sacrifícios financeiros; é que por toda a parte se vai reconhecendo que a coordenação e equilíbrio dos vários sistemas de transporte deve o Estado obtê-los tão rapidamente quanto possível, mesmo que à rapidez tenha de sacrificar soluções em si mais perfeitas, mas de realização tardia.

Como escreveu Josse, *Maitre des requêtes* no Conselho de Estado francês e relator das questões de transportes no Conselho Nacional Económico, «é preferível uma solução rápida do problema dos transportes, *qualquer que seja*, a uma solução talvez teoricamente melhor, mas que não pode ser realizada senão ulteriormente e que só conseguiria perpetuar a anarquia neste domínio».

E se isto é reconhecido hoje nos países de tráfego intenso, o que devemos pensar nós, portugueses, nós, cuja vida económica é de si tão precária e tão pobre?!

4 — Esperança e confiança.

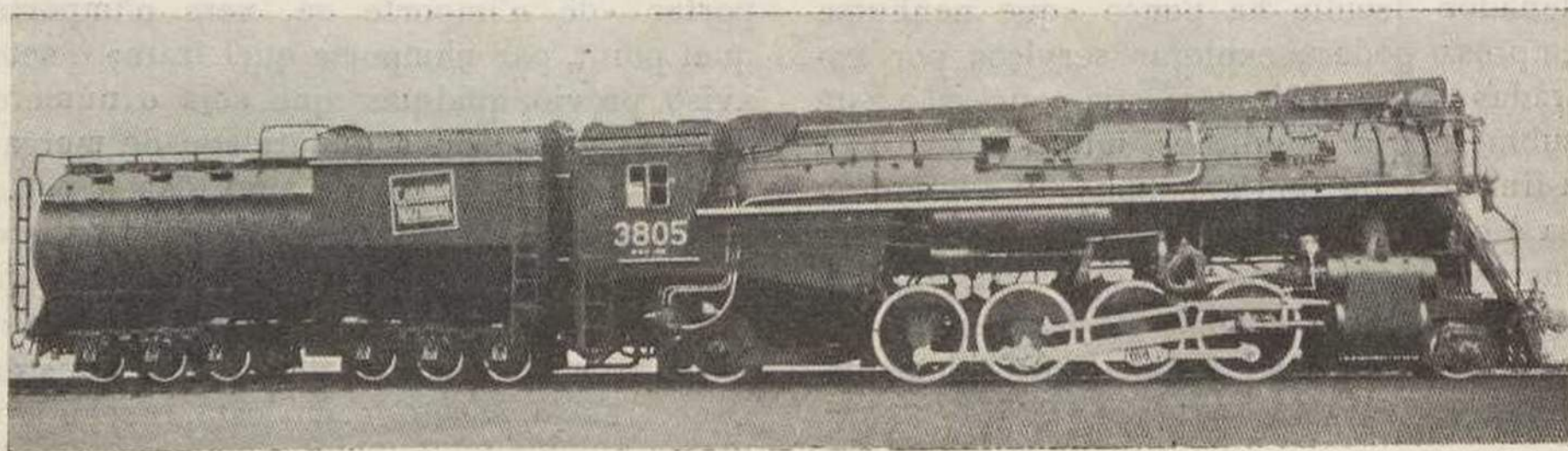
Que o Estado, abstraindo dos *desejos* do público, sempre ilimitados e inconscientes, para olhar, com visão profunda, para as suas *necessidades* e para o Bem Geral, encare este problema e o resolva em nome das exigências de uma economia equilibrada, são os meus votos de portugueses.

Li algures que Oxenstiern dissera: «Meu filho, não sabes com que pouca inteligência o Mundo é governado».

Sem discutir a verdade genérica do asserto — pessimista? optimista? — recordarei que Portugal desmente hoje o seu absolutismo.

Não foi sem fundamento que no estrangeiro se cognominou o regime político vigente «La dictature de l'Intelligence».

Confiemos, portanto, em quem superiormente dirige os destinos da nossa Pátria, certos de que o problema nacional dos transportes será, como os demais, resolvido à luz clara, e sem mancha, do Bem Comum, do Bem da Nação.



Nova locomotiva para combóios pesados pertencente aos Caminhos de Ferro do Canadá

RECORDANDO . . .

Pelo Sr. Carlos Parreira, Sub-chefe de Serviço da Divisão do Material e Tracção

Primavera de 1912.

O combóio *Sud*, n.º 53, tinha saído de Lisboa-Rossio á sua hora, rebocado por uma das locomotivas da série 350, que a Companhia havia adquirido recentemente.

Este combóio já naquele tempo tinha uma marcha muito rápida. Conseguia fazer uma média de velocidade muito próxima dos 80, o que é considerável, tendo em conta o nosso perfil, bastante acidentado. Na sua longa travessia de Lisboa a Paris, era nas linhas da C. P. e nas de P. O. que atingia as maiores velocidades.

A-pesar-disso, a circulação do combóio *Sud* foi sempre muito feliz nas nossas linhas. Muitos anos se passaram sem que se registasse o mais leve acidente na sua marcha veloz.

Porém, no dia a que nos vamos referir, a fatalidade parecia apostada a desviar este combóio da sua missão civilizadora de encurtar distâncias, para o destinar somente a ceifar vidas inocentes, logo quasi a princípio da sua marcha fatídica. Até para além de Chelas, nada se passou de anormal; porém ao aproximar-se de Braço de Prata, o maquinista notou que na linha por onde o seu combóio seguia, se encontrava um individuo fardado a olhar distraidamente, para um outro combóio que estava estacionado na linha descendente. Prevendo um desastre, fez, rapidamente, um silvo forte da locomotiva para avisar a incauta criatura. Infelizmente, porém, o homem por tal maneira se precipitou que, em vez de saltar para um dos lados, como seria natural, correu no sentido da marcha do *Sud*, do qual resultou ser logo colhido pela locomotiva, que o trucidou de um modo horroroso.

O combóio parou a uma centena de metros

além. Infelizmente, nada mais havia a fazer que deixar a quem competia, o encargo de retirar da linha os restos mutilados da pobre vítima, a qual era, segundo se soube depois, um guarda fiscal que prestava serviço naquela estação.

Depois de se cumprirem as praxes habituais em casos desta natureza, o combóio foi novamente pôsto em marcha com um atraso de dez minutos.

O maquinista, conquanto impressionado com o desastre, dispôs-se, como lhe competia, a ganhar o tempo perdido. De maneira que, para lá de Sacavem, já tinha readquirido a velocidade normal, a qual, gradualmente, ia aumentando, para que o atraso fôsse a pouco e pouco diminuindo.

Ao aproximar-se da estação de Alhandra com uma velocidade muito visinha dos 100 á hora, o maquinista fez soltar da locomotiva um vibrante e prolongado silvo, que era um aviso regulamentar ás diversas passagens de nível que se seguem a esta estação. Ainda não havia terminado este sinal, quando êle notou, com enorme surpresa, que na passagem de nível denominada da Arruda, surgia de súbito sobre a linha, uma galera tirada por três muares com um enorme carregamento de sacas de farinha, sobre o qual iam dois homens que, ao verem aproximar-se o combóio, começaram a gesticular aflitivamente. Quasi que não houve tempo para fechar a fôrça á locomotiva. A colisão foi fulminante. A galera, colhida em cheio, voou em estilhaços envolta em densas nuvens de farinha que por momentos toldaram os ares. Uma das suas rodas foi por tal maneira projectada, que passou por sobre o arco que ali está a uma distância muito superior a 100 metros do local, indo cair junto á passagem

de nível da Senhora da Saúde. As pobres muares foram arrastadas a uma grande distância, ficando horivelmente mutiladas.

Logo que o combóio parou, o seu pessoal, auxiliado pelo da estação que também compareceu em seguida, correu em socorro dos dois homens que vinham sobre a galera, os quais foram encontrados estendidos perto um do outro no lado direito da linha. O primeiro que se examinou, embora se lhe não notasse qualquer ferimento, não dava sinais de vida. O outro apresentava vários ferimentos no corpo e na cabeça e, como ainda respirasse, foi logo conduzido para a estação, mas, infelizmente, faleceu neste curto trajecto.

Ao pretender-se retirar da linha, aquêle que não dava sinais de vida, alguém notou que êle abria os olhos e, qual não foi o espanto de todos, quando êle, rapidamente, se levantou e sem que ninguém o pudesse deter, abalou em grande correria para fora da linha.

Apesar do estado de comoção em que se encontravam as pessoas presentes, êste facto não deixou de causar risos em algumas delas.

Terminada a desobstrucção da linha, de novo o Sud retomou a sua marcha. Agora, esta teria que ser mais lenta, porque a locomotiva, no embate, tinha sofrido também avaria num cilindro de alta pressão e só com muita dificuldade poderia conduzir o combóio até Entroncamento.

O maquinista, embora sentisse enormes desejos de terminar o mais depressa possível aquella viagem tão acidentada, já não

pensava, contudo, em ganhar o atrazo, não só porque o estado da locomotiva o não permitia, como também porque se achava deveras desanimado com os sucessivos desastres.

De ali em diante, á maneira que a velocidade aumentava, o seu olhar fixava-se com insistência em todos os pontos da linha que ia percorrendo, não fôsse surgir, ao voltar de uma curva ou em outra passagem de nível, mais alguma vítima impelida pela má sorte daquêle dia.

Na madrugada seguinte, com a locomotiva já reparada, o maquinista regressou a Lisboa no combóio 22. Em Alhandra trocou impressões com o chefe da estação sobre o desastre e, com interêsse natural, perguntou pelo tripulante da galera que tinha fugido, ao que o chefe, sorridente, respondeu:

— «Olhe, se quere ver o estado em que êle se encontra, vá ali á sala de espera.»

De facto, o homem lá estava. Mas de tal maneira tinha bebido que só com muita dificuldade se podia equilibrar.

Quando o maquinista o felicitou por ter escapado do desastre, êle, numa linguagem, que difficilmente se compreendia, foi dizendo:

— «Sim, sim. Mas... não devia ser. Caramba. Foi a galera, foi a farinha e nem o Eusébio nem as mulas escaparam. Caramba! Não devia ser...»

E lá ficou o pobre a lamentar a perda do seu ganha-pão e a morte do seu companheiro de trabalho.

Depois do desastre, tinha andado pelas tabernas de Alhandra a chorar a sua infelicidade e a beber de mais, talvez para esquecer...

Quem quere mais do que lhe convém,
perde o que quere e o que tem.

P.^o António Vieira

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

P. n.º 730. — Estando a contagem, para efeito do seguinte processo de taxa, em desacôrdo com a resposta dada à pergunta n.º 400 do *Boletim da C. P.* n.º 31 de 1932 peço seja esclarecido:

6 cavalos e 6 garranos pequenos, em um vagão

(Tarifa Geral)

Cavalos	6	
4 Garranos como	2 cavalos	8
2 Garranos excedentes.....	2	2
		10 cabeças

R. — A resposta à consulta publicada no *Boletim da C. P.* n.º 31, sob o número 400, deve ser corrigida como segue:

6 Cavalos	
2 Cavalos	4 garranos
8	
Excedentes.....	2 garranos

Ermezinde para Rio Tinto 6 Km. — T. G. Art.º 96.º

Transporte (8 cavalos) \$29 × 11 × 8 ..	25\$52
» (excedentes) \$29 × 11 × 2 ..	6\$38
	31\$90
Evoluções e manobras 1\$20 × 11	13\$20
Registo e aviso de chegada	1\$10
	46\$20
Adicional de 10% (A 331)	4\$62
	50\$82
Adicional de 10% (A 559)	5\$09
Arredondamento	\$04
Total.....	55\$95

Não se concede o bônus de 10% por o preço a aplicar, neste caso, ser o mínimo de cobrança por cabeça.

P. n.º 731. — Peço dizer-me se está certa a seguinte taxa:

Um vagão particular de 20 Ton. com 2

caminhões de carga pesando cada 3.300 Kg., em p. v., de Alcântara-Mar-Entrepasto a Portalegre.

232 Km. — Base 19 com 15%

Transporte 13\$97 × 11 × 15 × 330	583\$18
Registo e aviso de chegada	1\$10
Manutenção \$60 × 11 × 2	13\$20
	597\$48
Bonif. 232 × 10 × 11	25\$52
Sêlo	1\$29
	26\$81
	570\$67
Adicional de 10% (A. 331)	57\$07
	627\$74
Entrepasto 1\$00 × 20	20\$00
	647\$74
Adicional de 10% (A. 559)	64\$78
Arredondamento	\$03
Total.....	712\$55

R. — Está errada a taxa apresentada.

Admitindo que havia material particular que pudesse efectuar o transporte de que se trata, o seu custo seria o seguinte, supondo ainda que a tonelagem atribuída ao vagão é a de carga normal:

232 Km. — Tarifa Geral 1.ª classe + 15%

(Artigo 77.º e Circular n.º 830 da Exploração)

$$13\$97 + \frac{13\$97 \times 15}{100} = 16\$06,55$$

Transporte 16\$06,55 × 11 × 3,300	583\$18
Bônus de material part. \$01 × 11 × 232	25\$52
	557\$66
Manutenção \$60 × 11 × 2	13\$20
(Carta impressa n.º 944 da Fiscalização)	
Registo e aviso de chegada	1\$10
	571\$96
Adicional de 10% (A. 331)	57\$20
	629\$16
Entrepasto (A. n.º 442) 1\$00 × 20	20\$00
	649\$16
Adicional de 10% (A. 559)	64\$92
Arredondamento	\$02
Total.....	714\$10

P. n.º 732.—Peço seja discriminada a seguinte taxa:

Uma caldeira de ferro com 9.600 quilos e uma porção de pertences com 2.000 quilos, em pequena velocidade, de Santarém a Estarreja, carregados em 2 vagões ligados, carga e descarga pelos donos.

R.—Segue discriminação em conformidade:

214 Km. — Caldeira — Tarifa Geral 1.ª classe com 25% pelo peso de 9.600 Kg. Acessórios — 2.400 Kg., sem recargo, para perfazer 12.000 quilos, por serem 2 vagões.

Transporte da caldeira	1.704\$12
Transporte dos acessórios	340\$83
Manutenção	52\$80
Registo e aviso de chegada	1\$10
	2:098\$85
Adicional de 10% (A n.º 331) ..	209\$89
	2:308\$74
Adicional de 10% (A 559)	230\$88
Arredondamento	\$03
Total	2:539\$65

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Público A. n.º 564.—Anuncia a abertura à exploração do apeadeiro de Balancho, situado ao quilómetro 140,814 da linha do Guadiana, entre as estações de Machede e Montoito.

Aviso ao Público A. n.º 565.—Anuncia a ampliação de serviço na estação de Contumil, a qual, além do serviço de passageiros e bagagens, interno e combinado, passou também a executar o de volumes ao abrigo da Tarifa 8/108 de grande velocidade.

Aviso ao Público A. n.º 566.—Anuncia a inauguração da carreira de caminhetas entre a estação e a vila de Palmela em serviço combinado com a Companhia.

Aviso ao Público A. n.º 567.—Refere-se às restrições a que estão sujeitos os serviços directos entre Portugal e França e além.

Aviso ao Público A. n.º 568.—Esclarece que apenas beneficia da isenção do adicional de 10%, a que se refere o Aviso ao Público A. n.º 559, o tráfego de trigo e o de farinhas de trigo.

Aviso ao Público A. n.º 569.—Anuncia que a taxa de uso de cáis, estabelecida no Complemento à Tarifa de Despesas Acessórias da Antiga Rede e que se tem aplicado às remessas destinadas a Cáis dos Soldados (embarque) ou dali procedentes (muralha nova da 3.ª Secção do Porto de Lisboa), é substituída pela taxa de 1\$00 por tonelada, em conformidade com o Aviso ao Público A. n.º 442 de 22 de Fevereiro de 1935.



Paço de Sousa (Penafiel)

Fotog. do Eng.º Frederico de Abragão

II — Fiscalização

Comunicação Circular n.º 82. — Refere-se à autorização concedida aos estabelecimentos florestais dependentes da Direcção Geral dos Serviços Agrícolas do Ministério da Agricultura para expedirem plantas vivas para qualquer estação das linhas do País, *em portos a pagar*.

Comunicação Circular n.º 83. — Reproduz o espécime do novo mod. F 31. (senha de ampliação ou antecipação do prazo de validade dos bilhetes de ida e volta).

Comunicação Circular n.º 84. — Distribue novos exemplos de aplicação do novo adicional de 10%, a-fim-de serem colados à Circular n.º 867.

Comunicação Circular n.º 85. — Refere-se à aplicação do novo adicional de 10% sobre as cobranças de tráfego nas linhas da Companhia do Norte de Portugal.

Comunicação Circular n.º 86. — Refere-se à aplicação do novo adicional de 10% sobre as cobranças de tráfego nas linhas da Companhia da Beira Alta.

Comunicação Circular n.º 87. — Trata da utilização do mod. F 30 (sobretaxa de velocidade) quando sejam vendidos bilhetes com direito a paragens em trânsito e tenham de ser fornecidos estes modelos para a utilização de comboios rápidos.

Comunicação Circular n.º 88. — Refere-se à aplicação do novo adicional de 10% sobre as cobranças de tráfego nas linhas do Vale do Vouga.

Comunicação Circular n.º 89. — Em aditamento à Comunicação Circular n.º 86, indica quais as mercadorias que estão isentas do novo adicional de 10% nas linhas da Beira Alta.

Comunicação Circular n.º 90. — Reproduz o anexo à Carteira de Identidade de Jornalista, que

substitue o que está reproduzido nas Instruções Complementares ao E II.

Comunicação Circular n.º 91. — Anula as Comunicações Circulares n.ºs 86 e 89, distribuindo as tabelas de preços de bilhetes a cobrar para os percursos nas linhas da Beira Alta.

Carta impressa n.º 129. — Relaciona o passe, bilhetes de identidade, anexos e bilhete de assinatura extraviados na 2.ª quinzena do mês de Março de 1938 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 130. — Diz ter sido concedida a redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte dos médicos que foram assistir às Conferências sobre a Tuberculose, realizadas no Caramulo nos dias 11 a 14 de Abril de 1938.

Carta impressa n.º 131. — Diz ter sido concedida a redução de 45% sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte dos professores de ensino primário inscritos no Curso Cultural realizado em Lisboa, Leiria e Chão de Maçãs durante o mês de Abril de 1938.

Carta impressa n.º 132. — Diz ter sido concedida a redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte dos individuos que foram tomar parte no Congresso do Professorado dos Jardins-Escolas João de Deus, realizado em Lisboa nos dias 18 a 24 de Abril de 1938.

Carta impressa n.º 133. — Diz ter sido concedida a redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte das pessoas que foram assistir ao Congresso Internacional de Obstetrícia e Ginecologia, realizado em Amsterdam nos dias 4 a 8 de Maio de 1938.

Carta impressa n.º 134. — Diz ter sido concedida a redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte dos congressistas e pessoas de sua família, que os acompanharam, que foram assistir à VI Reunião da Sociedade Anatómica Portuguesa, reali-

zada no Porto nos dias 29 de Abril a 1 de Maio de 1938.

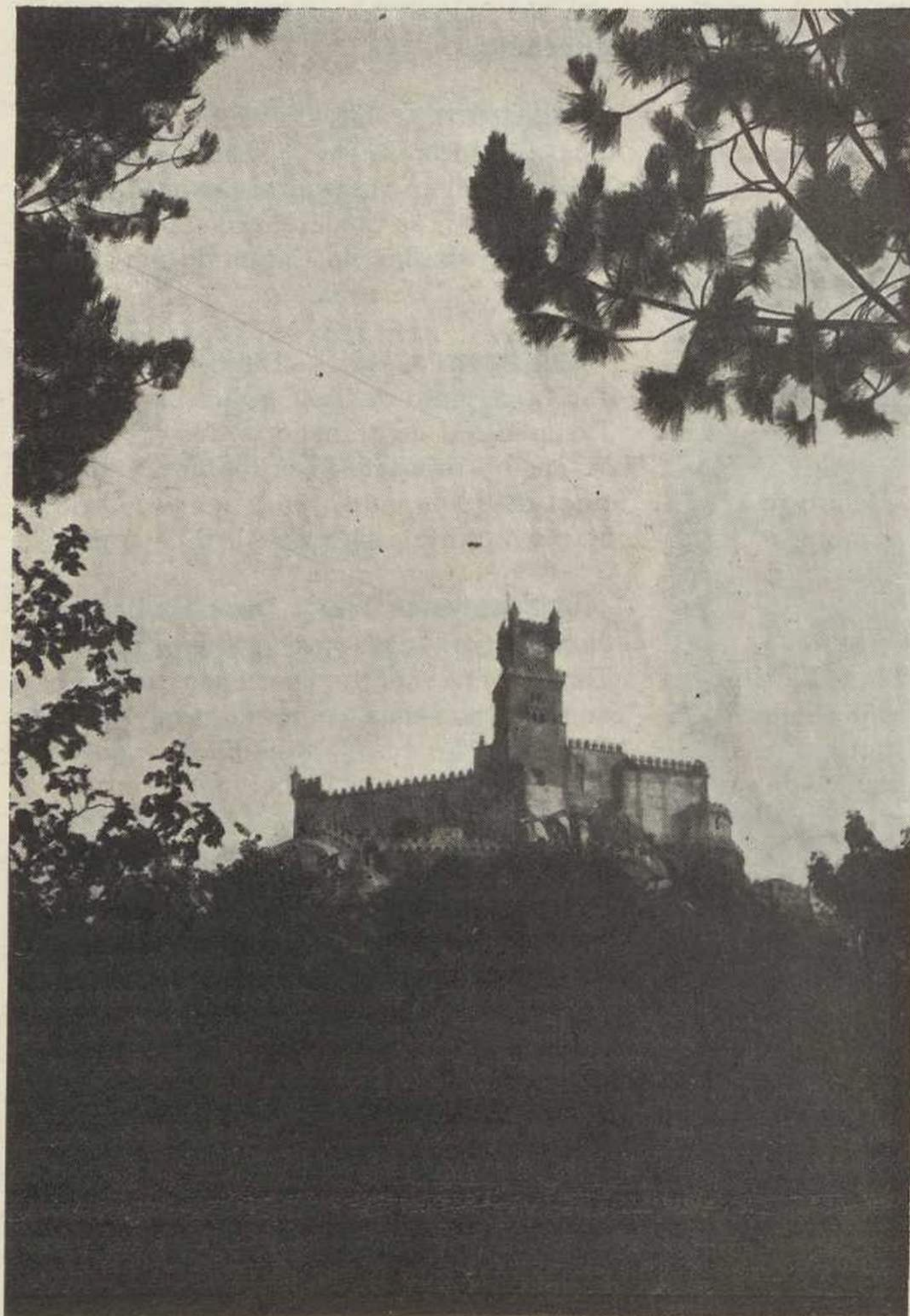
Carta impressa n.º 135. — Diz ter sido concedida a redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte das pessoas que foram assistir ao IX Congresso Ornitológico Internacional, realizado em Rouen nos dias 6 a 19 de Maio de 1938.

Carta impressa n.º 136. — Relaciona o passe,

bilhetes de identidade e anexos extraviados na 1.ª quinzena do mês de Abril de 1938 e que devem ser apreendidos.

III — Movimento

Comunicação Circular n.º 651. — Alude aos frequentes desarranjos de carga em vagões completos com madeira, sacaria com cereais, etc., e recomenda que tais carregamentos



SINTRA



Palácio da Pena



*Fotog. de Abel Leite Pinto
Empregado de 2.ª classe, da
Divisão de Via e Obras.*

sejam assistidos, nas estações, por um agente graduado, de modo a evitar a continuação destes accidentes.

Comunicação Circular n.º 652. — Refere-se a alterações havidas em vagões de propriedade particular.

Comunicação Circular n.º 653. — Indica a nova distribuição, a diversas estações, de encerrados exclusivamente destinados à cobertura de remessas de cal.

Comunicação Circular n.º 654. — Recorda o constante da Comunicação Circular n.º 636 sobre a admissão nas gares dos adjudicatários de venda de água.

Comunicação Circular n.º 655. — Chama a atenção do pessoal das estações, trens e revisão de

bilhetes para o fiel cumprimento do que foi determinado por Comunicação Circular n.º 635, relativamente a acomodação de passageiros nos combóios.

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

	Antiga Rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 8	4.585	4.850	2.203	2.020	2.395	2.041
» » 9 » 15	3.074	3.501	1.907	1.786	1.809	1.762
» » 16 » 22	3.076	3.607	1.862	1.678	1.823	1.738
» » 23 » 30	4.347	4.097	2.244	2.023	2.052	2.004
Total	16.282	16.055	8.216	7.507	8.019	7.545
Total do mês anterior	18.547	19.332	9.231	8.149	9.413	8.225
Diferença ..	-2.265	-3.277	-1.015	-642	-1.394	-680

Estatística referente a Janeiro, Fevereiro e Março de 1938

Percorso quilométrico

Combóios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE			
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1938		Percorso efectivo em		Diferenças em 1938		Percorso efectivo em		Diferenças em 1938	
	1937	1938	A mais	A menos	1937	1938	A mais	A menos	1937	1938	A mais	A menos
Janeiro												
De passageiros	396.292	393.953	-	2.339	133.873	131.511	-	2.362	138.388	139.962	1.574	-
De mercadorias	224.799	221.404	-	4.395	40.028	35.287	-	4.741	138.284	121.645	-	16.639
Em manobras	76.524	76.309	-	215	26.663	26.857	19	-	87.831	82.371	-	5.460
Totais..	697.615	690.666	-	6.949	200.563	193.655	195	7.103	314.508	293.978	1.574	22.099
Total das diferenças em 1938			A menos:	6.949			A menos:	6.908			A menos:	20.525
Fevereiro....												
De passageiros	394.270	395.121	851	-	130.813	131.445	632	-	139.654	142.519	2.865	-
De mercadorias	222.037	240.961	18.924	-	42.325	45.638	3.313	-	117.585	120.355	2.770	-
Em manobras..	75.285	78.655	3.370	-	26.751	28.175	1.424	-	86.096	83.709	-	2.387
Totais..	691.592	714.737	23.145	-	199.889	205.258	5.369	-	293.335	296.583	5.635	2.387
Total das diferenças em 1938			A mais:	23.145			A mais:	5.369			A mais:	3.248
Março												
De passageiros	359.325	356.719	-	2.606	118.192	119.137	945	-	127.870	126.168	-	1.702
De mercadorias	215.397	205.422	-	9.915	42.687	40.739	-	1.948	119.075	102.220	-	16.855
Em manobras	70.798	68.649	-	2.149	24.807	26.213	1.406	-	32.452	28.896	-	3.556
Totais..	645.400	630.790	-	14.670	185.686	186.089	2.351	1.948	279.397	257.284	-	22.113
Total das diferenças em 1938			A menos:	14.670			A mais:	403			A menos:	22.113
Desde Janeiro												
De passageiros	1.149.887	1.145.793	-	4.094	382.878	383.093	-	785	405.912	408.649	2.737	-
De mercadorias	662.173	666.787	4.614	-	125.040	121.664	-	3.376	374.944	344.220	-	30.724
Em manobras..	222.607	223.613	1.006	-	78.220	81.245	3.025	-	106.379	94.976	-	11.403
Totais..	2.034.667	2.036.193	5.620	4.094	586.138	585.002	3.025	4.161	887.235	847.845	2.737	42.127
Total das diferenças em 1938			A mais:	1.526			A menos:	1.136			A menos:	89.390

Factos e informações

Ateneu Ferro-Viário

Conferência «Os grandes meios de transporte»

Na sede do Ateneu, perante numerosa assistência, entre a qual se viam muitos funcionários superiores da Companhia e bastantes senhoras, realizou, em 12 de Maio findo, o Snr. Eng.º Manuel Botelho da Costa, Sub-Chefe do Serviço do Movimento, uma conferência subordinada ao tema: «Os grandes meios de transporte», acompanhada de elucidativas projecções luminosas.

A mesa foi constituída sob a presidência do Snr. Vasco de Moura, em representação do Ex.º Snr. Director Geral, Presidente Honorário do Ateneu, secretariado, a seu convite, pelos Snrs. Felix Perneco e Mário de Sousa Diniz, respectivamente presidentes da Assembleia Geral e da Direcção do Ateneu.

O conferente, que dissertou proficientemente sobre o assunto que tomou para tema do seu interessante trabalho, prendendo a atenção do auditório durante quasi duas horas, recebeu, no final, uma prolongada salva de palmas.

O Snr. Vasco de Moura apreciou com elogiosos termos o trabalho do Snr. Enge-

nheiro Botelho da Costa, e o Snr. Mário Diniz agradeceu-lhe, em nome da Direcção, a sua importante cooperação na obra cultural do Ateneu.



O Snr. Eng.º Botelho da Costa proferindo a sua interessante conferência

A conferência do Snr. Eng.º Botelho da Costa, será publicada em próximos números do *Boletim da C. P.* com as gravuras que a ilustraram.



Na conferência do Snr. Eng.º Botelho da Costa, o Snr. Vasco de Moura, representando o Ex.º Snr. Director Geral, preside à sessão. Ladeiam-no os Snrs. Felix Perneco, Presidente da Assembleia Geral, e Mário Diniz, Presidente da Direcção

Merecida homenagem

O Maestro-Regente da Banda do Ateneu, Snr. Capitão Manuel Ribeiro, no uso das atribuições que lhe estão conferidas, propôs à Direcção que fôsse louvado o componente da Banda, Snr. Luiz Dias, «pelos exemplos de abnegação, pontualidade e zelo pelo serviço da mesma Banda, dignos da admiração de quem os tem observado»,

acrescentando que «elementos desta natureza são difíceis de encontrar e, por isso, justo é que se lhes atribua o merecido prémio»

A Direcção do Ateneu, perfilhando absolutamente a proposta do Snr. Capitão Manuel Ribeiro, resolveu que o louvor conferido

ao Snr. Luiz Dias fôsse lido na presença de todos os componentes da Banda, cerimónia que se efectuou durante o ensaio de 7 de Março p. p., sendo o louvor lido pelo Presidente da Direcção, Snr. Mário de Sousa Diniz, e recebendo o homenageado uma calorosa salva de palmas.

O Snr. Luiz Dias foi também nomeado Director da Banda, por indicação unânime dos seus componentes.

Publicando o retrato do homenageado, o *Boletim da C. P.* associa-se gostosamente ao louvor que lhe foi conferido, tanto mais que o Snr. Luiz Dias, que exerce a profissão de ferramenteiro da 10.^a Secção das Oficinas Gerais, é, como profissional, muito bem comportado, assíduo ao serviço e de correcção exemplar, gosando da estima dos seus camaradas e da consideração dos seus superiores hierárquicos.

Felicitemos, também, o Ateneu por ter promovido tão edificante homenagem.



Snr. Luiz Dias

Concerto pela banda

Na tarde de domingo, 15 de Maio, a banda do Ateneu, sob a regência do maestro Snr. Capitão Manuel Ribeiro, realizou um concerto na sede da Sociedade de Instrução e Beneficência «A Voz do Operário», executando, entre outros números, a célebre sinfonia heróica «1812», de Tchaikowski.

Todos os números do programa fôram muito aplaudidos.

Grupo Cénico

A pedido da Delegação de Coimbra da Associação Protectora dos Diabéticos Pobres, o Grupo Cénico do Ateneu realizou, em 16 de Maio, no Teatro Avenida, daquela cidade, um espectáculo em que representou e cantou a conhecida opereta em 2 actos «Viúva Alegre em Cascais» e a revista em 1 acto «Pôrto-Lisboa e volta, com paragem em Coimbra».

Esta récita constituiu mais um triunfo para o Grupo Cénico do Ateneu, para o seu director artístico, Snr. Heitor de Vilhena, e para o seu novo director musical, Snr. Luiz Boulton.

No próximo número transcreveremos algumas apreciações da imprensa de Coimbra, que é unânime nos seus elogios aos amadores que compõem o Grupo Cénico do Ateneu.

Escola Profissional de António de Vasconcelos Correia

O Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide é uma instituição de beneficência que vive do auxílio da C. P. e da cotização dos sócios; dêsse modo mantém a Escola Profissional de António de Vasconcelos Correia.

Conforme disposições estatutárias, tem exclusivamente por fim desenvolver os conhecimentos profissionais dos associados e, para os filhos e parentes destes, manter aulas de instrução primária e técnicas elementares.

Por isso, na sede — propositadamente construída para o fim a que se destinava e dotada de excelente mobiliário — funcionam actualmente:

1.º — Uma aula noturna, livre, onde, nas horas de descanso, os ferroviários podem procurar ser esclarecidos sobre dúvidas que lhes surjam na sua vida profissional. Esta aula está entregue ao professor da Escola, Engenheiro Tenente Adalberto da Conceição Ferreira Pinto, e tem prestado óptimos serviços, sobretudo na preparação de agentes para exame para promoção, na Divisão do Material e Tracção.

2.º — Duas escolas primárias oficiais, diurnas, uma para cada sexo, dependentes da Direcção Geral do Ensino Primário. Em 1928 receberam ensino 70 crianças; no decorrente ano lectivo estão inscritas 140 que, infelizmente, não são tantas quantas requereram a matrícula.

3.º — O Curso Profissional, noturno, com existência legal segundo o Decreto n.º 23.447 e, portanto, autorizado por alvará passado pelo Ministério da Educação Nacional e sujeito à Inspecção do Ensino Particular.

A Caixa Escolar é também uma obra de largo alcance e que ultimamente entrou em franco progresso, graças a recentes diligências da Direcção do Grupo. Associação de estudantes, ela não se limita a cumprir o seu principal fim de socorrer os mais necessitados, mas criou uma Secção de Consultas, a cargo do Corpo Docente, para uso dos sócios do Grupo e dos ferroviários, seus sócios auxiliares e está organizando bibliotecas ambulantes, que brevemente começarão a percorrer as linhas, com permanência em vários pontos, de modo a fornecerem leitura escolhida e profícua ao pessoal das oficinas, depósitos de máquinas, estações, escritórios, serviços regionais, etc.. Estes benefícios são concedidos somente a trôco da cota mensal de 1 escudo.

Assim estende a Escola a sua acção a todos que a não possam frequentar e fá-lo por intermédio de professores e alunos, que,

dessa maneira, têm ensejo de trabalhar juntos numa obra que beneficia a classe e honra a instituição que a está realizando.

*

Em tôdas as Escolas do País, efectuou-se em 27 de Abril último, por determinação do Ministério da Educação Nacional, sessão solene, que incluía conferência para comemorar o décimo aniversário da investidura do Snr. Doutor Oliveira Salazar na pasta das Finanças.

Na Escola de Campolide, as professoras fizeram, de manhã, prelecções às crianças e às 21 horas, encontrando-se a maior sala de aula cheia de alunos do Curso Profissional e de pessoas de família, constituiu-se a mesa, a que presidiu o Snr. Vasco Dias Ferreira de Moura, Secretário Adjunto da Direcção Geral da Companhia, e na qual, além de todo o Corpo Docente, tomaram parte os Snr. Ernesto Alves Ferreira, Presidente da Direcção do G. I. F. C.; José Maria Figueiredo, 1.º Secretário e José Geraldo Lopes, Tesoureiro e sócio fundador do Grupo.

Aberta a sessão, foi dada a palavra ao professor, Dr. Vasco Tomás do Rio da Penha Coutinho, que, pelo Director do Curso, havia sido incumbido de efectuar a conferência oficial e que começou por se referir ao carácter *social* que, entre outros, deve ter a pedagogia contemporânea, porque o individuo, para se tornar um elemento útil à sociedade a que pertence, tem de ser preparado em escola que represente um meio social onde a disciplina e o trabalho se fundem sobre a colaboração e a ajuda comuns; em segundo lugar, disse que o ensino deve também ter carácter *diferencial*, isto é, deve assentar a sua acção sobre as inclinações e aptidões latentes do educando, as quais podem ser descobertas por métodos científicos, mediante o exame psicotécnico. Congratulou-se com o facto de a Escola de António de Vasconcelos Correia já ter mandado alguns dos seus alunos ao Instituto de Orientação Profissional onde a todos foi designado o respectivo *centil* (ou seja a posição que cada

um ocupa numa série de 100 examinados) e lhes foi indicada a carreira a que poderão dedicar-se, sem receio de errarem a vocação; agradeceu a ida de tôdas as pessoas presentes — o que para a Escola é um prazer e um estímulo, diz — e dirigiu-se depois aos estudantes.

Relatou-lhes, em linguagem adequada, como, depois de o Governo português ter recusado o empréstimo de 12 milhões de libras pedido ao estrangeiro, por intermédio da Sociedade das Nações, o Professor da Universidade de Coimbra, Doutor Oliveira Salazar, tomou conta da pasta das Finanças em 27 de Abril de 1928, data a partir da qual as *contas* não mais deixaram de apresentar *saldos positivos* e como nasceu a confiança na *moeda* e nos *títulos do Estado*, explicou aos alunos não só a significação

dêstes termos mas ainda a vantagem de todos possuírem o seu orçamento equilibrado e recordou o que escreveu D. Francisco Manuel de Melo, repetindo o que ouvira a um famoso prêgador: «quem gasta menos do que tem, é prudente; quem gasta o que tem, é cristão; quem gasta mais do que tem, é ladrão».

De seguida, referiu aos ouvintes alguns aspectos do novo renascimento português tanto nos domínios do progresso material como nos do espírito; disse-lhes que a Constituição Política de 1933 declarou o Estado Corporativo, o qual engloba todos os cidadãos consoante a sua actividade económica, a-fim-de assegurar a prosperidade geral e a soberania do Estado sôbre todos os sectores da actividade; ao tratar das reformas sociais, aludiu ao Estatuto do Trabalho Nacional, à



Examinando...

Fotog. do Ex.^{mo} Sr. Eng.^o António Branco Cabral,
Secretário Geral da Companhia.

organização integral da Nação, abrangendo não só as actividades económicas, como as profissões livres e os interesses culturais e morais; acentuou que as profissões se agrupam em sindicatos nacionais e grêmios, lembrou as vantagens das Casas do Povo e dos Pescadores, enunciou os fins da Federação Nacional para a Alegria no Trabalho e, dirigindo-se sempre aos alunos, apontou-lhes Salazar como exemplo que todos devem admirar e seguir.

Falou depois o Director do Curso, Snr. Dr. Ivo Xavier Fernandes que contou aos ouvintes o que tem sido a vida pessoal do Doutor Oliveira Salazar, elevado de origem modesta ou mesmo humilde à categoria de primeiro cidadão português e isto unicamente à custa do seu esforço individual, dando-nos assim uma grande lição de quanto pode o trabalho honesto e persistente.

Por último e antes de encerrar a sessão, o Snr. Vasco de Moura felicitou os Snrs. Drs. Penha Coutinho e Xavier Fernandes e dirigiu-se aos alunos para lhes aconselhar que trabalhem sempre seguindo as pisadas de Salazar — grande amigo dos pobres, das crianças e dos trabalhadores.

*

Conforme determinação ministerial, também na Escola de Campolide, no dia 3 de Maio, se inaugurou o crucifixo que hoje existe obrigatoriamente em todas as salas onde funcionem aulas de instrução primária.

Às 11 horas, na presença das crianças das duas Escolas, formou-se a mesa, presidida pelo Snr. Matoso Serrano, Director do Distrito Escolar, que representava as instâncias oficiais e tinha a ladeá-lo o Rev.º Prior de S. Sebastião da Pedreira e o Snr. Vasco de Moura.

As professoras, Snr.ªs D. Luzia Leite Brandão e Fernanda Soares Moutinho, disseram do significado da cerimónia e tanto o Rev.º Prior como o Snr. Director do Distrito Escolar se referiram à figura de Cristo como símbolo de virtudes que a mocidade deve venerar.

O Snr. Vasco de Moura fez uma singela e interessante alocução aos pequenos estudantes acerca da imagem de Cristo crucificado e mostrou-se satisfeito por ter assistido a esta festa.

Seguiu-se a recitação de algumas poesias por meninas e rapazes das várias classes, primorosamente ensaiados, e, por fim, a Direcção ofereceu um lanche às 140 crianças que se encontravam no edifício.

*

O *Boletim da C. P.* tem o maior contentamento em publicar as informações que se acabam de ler e aproveita este ensejo para prestar homenagem à Direcção do Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide pelo escrúpulo com que tem cumprido a sua missão, pela perseverança que tem posto no desenvolvimento da sua actividade educadora, pelo esforço eficaz que, desde a primeira hora, tem dispendido para valorizar profissionalmente os ferroviários, o que são fundados motivos para tornar a Escola Profissional de António de Vasconcelos Correia, credora da nossa gratidão.

Concessões

A gerência da casa *Exacta, Limitada*, Rua Eugénio dos Santos, 48 a 52, Lisboa, especializada em óptica médica, artigos fotográficos, aparelhos de telefonia sem fios, etc., comunica-nos ter resolvido conceder aos empregados da Companhia, o desconto de 10% nos preços de todos os seus produtos, bastando para isso a apresentação do bilhete de identidade.

Também a Delegação, em Lisboa, do *Laboratório Isis*, Rua da Assunção, 58, 3.º, comunica-nos ter resolvido conceder, a todos os empregados da Companhia, o desconto de 25% nos produtos especializados, e o de 35% nos não especializados, mediante a apresentação de receita médica, assinada por um dos clínicos da Companhia.

Pessoal

AGENTE QUE COMPLETA NÊSTE MÊS
40 ANOS DE QUADRO



Lázaro António Afonso dos Santos

Chefe de 1.^a classe

Admitido como praticante em 1 de Março de 1897
Em Fevereiro de 1931 e Março de 1933 foi premiado
por bons serviços

Actos dignos de louvor

Quando o Snr. Francisco Lourenço, Lampista na Revisão de M. C. do Douro, procedia à limpeza da composição do combóio n.º 632 de 1 de Abril próximo passado, encontrou numa carruagem a quantia de 200\$00, que imediatamente entregou ao Chefe da estação.

Os assentadores de distrito, Snrs. João Pedro e João A. Geitoeira, fôram também elogiados porque, tendo recebido do pagador importâncias superiores às dos seus vencimentos, no mês de Março passado, imediatamente comunicaram o sucedido ao seu Chefe de distrito.

Agradecimento

Pedem-nos a publicação do seguinte agradecimento:

«Carlos da Silva Alfaro, Chefe de Escritório da Divisão de Material e Tracção, vem por este meio patentear todo o seu reconhecimento aos Ex.^{mos} Snrs. Doutores Victor

Lopes das Neves, José Eduardo Victor e ao enfermeiro, Snr. Vicente Fernandes, do Pôsto de Saúde do Entroncamento, pelos cuidados que se dignaram dispensar com o tratamento de seu estremoso pai, o ex-Chefe de Oficina aposentado, António da Silva Alfaro.

Também, na impossibilidade de o poder fazer pessoalmente, vem por este meio, em seu nome e no de sua família, agradecer, a tôdas as pessoas das suas relações e amizade, todo o interêsse que revelaram durante a prolongada doença, assim como a tôdas que o acompanharam à sua última morada».

Nomeações

Em Abril

EXPLORAÇÃO

Empregada de 3.^a classe: Margarida Mendes Pina.

Factores de 3.^a classe: Vicente da Rosa Bonito, Porfírio Rodrigues, Armando de Araújo, Filipe Francisco Lopes, Joaquim Ferreira Neto, José da Silva Diogo, José Simões dos Santos, Octávio Pinto Rechená, José Maria Antunes, Manuel da Costa Bispo, Albertino Teixeira de Magalhães, Luiz Alves Grácio, Aurélio Jorge da Costa, Manuel Lopes, Leonel Augusto Bidarra Gonçalves, António Gomes da Costa, José Ferreira, Jorónimo Teixeira, Joaquim Martins Pimenta, António Rodrigues, Celestino Faustino, Luiz Nogueira Soares Júnior, Manuel Gonçalves Iria Júnior, Américo Madeira, Carlos Alberto Nunes, Manuel Baptista Martins, José Caetano Gonçalves Verissimo, João Rebola, Francisco Isidório e Emídio Cardoso.

Aspirantes: Manuel da Silva Araújo, Júlio dos Reis, Francisco António de Passos Simas, António da Silva Ferreira, Domingos Henriques Tomaz, Feliciano Joaquim Mateus, Faustino dos Santos, João da Costa Amieiro, Manuel dos Santos Matrena, José

da Silva Castelo, João Ribeiro dos Santos, João Chambel, Artur Augusto Jacinto, José Cortês de Magalhães Barros Lopes, Alme-rindo Nunes Ferreira da Costa, Henrique de Oliveira Serrano Júnior, Manuel da Costa Cotafo, Cristiano Mendes, Carlos Lopes In-verno, António Ferreira Neves, Augusto Zagalo Gomes Coelho, Cláudio Saldanha e Abílio da Silva Mota.

Fieis de 2.^a classe: António Garcia Ruivo e José dos Santos.

Guarda-freios de 3.^a classe: Manuel dos San-tos Pereira, Manuel de Sousa, Guilherme Semedo, Manuel Henriques, António Rodri-gues, Mário Mendes Narciso, Manuel Eugé-nio da Costa, José Gonçalves Pássaro, Manuel Rodrigues Caiano Júnior, Abílio Francisco, Mário de Oliveira Santos, Fran-cisco Sarnadas Rêgo, Francisco Constâncio, José da Luz Lino, João Alfredo Pastor Mar-tins, António José, Elísio de Jesus Mendes e Joaquim da Silva Moutela.

Revisores de 3.^a classe: António Soares Barbosa, Jaques Alves! Alfacinha, José Vieira, Francisco Teodoro Póvoas, Augusto Pereira Pinto, Albertino Pereira, Francisco Oliveira Campos, Carlos Augusto Teixeira Lopes, Joaquim da Conceição Luz, Manuel da Conceição Teixeira, Antéro Francisco Afonso, António Pedro, Joaquim da Costa, António Afonso Gasalho, Adelino de Ascen-ção Seleiro, António José Veiga e Adelino Fernandes Pereira.

Rondistas: João Caetano e Artur Ferreira da Silva.

Carregadores: António Maria Lapo Galante, Jacinto Torgeira, Manuel da Graça, Luiz de Oliveira Filipe, Joaquim Lopes, Henrique Pereira, José Maria Pinto Barca, Francisco Alves, José Vicente, Aires Nunes de Carva-lho, José Gonçalves Palhaça, António Si-mões Monteiro, João Tavares Combo, Antó-nio Alfredo dos Santos Lima, Joaquim Nunes Bombaça, Joaquim Cardoso, Gaspar Ferreira, Matias José da Silva, João Pires do Rosário, Joaquim Soares, Adelino dos Santos Oli-veira, Luiz Ribeiro Ascensão, Manuel Félix, João de Jesus Ferreira, António da Silva Maltez, Josué da Silva, Leonel Maria Gama

Lobo, António Marques dos Santos, Manuel de Almeida, Luís Pereira Lopes, José Maria de Passos Simas, Máximo Gonçalves Calhei-ros, José Inácio da Silva, Marcial de Almeida Carapinha, Virgílio Gomes, Joaquim da Silva, Evangelista das Dores Barbio, Manuel An-tónio Pereira Dias, Francisco Pinto, Artur Monteiro Fião, José Marques Ratão, José Ribeiro Baião, António de Azevedo, Agos-tinho Machado Pacheco, Carlos Marreiros, Manuel da Cunha Almeida, Joaquim Fran-cisco Branco, Joaquim Pereira Cardoso, An-tónio Maria de Sousa, António da Silva, João Dias, Manuel Vicente, Manuel Estêves, Joaquim António e Tiago Rodrigues.

VIA E OBRAS

Electricista de 2.^a classe: Ernesto Maldo-nado Campos.

Promoções

Mês de Abril

EXPLORAÇÃO

Chefe Principal: João de Jesus da Silva Júnior.

Chefes de 1.^a classe: Carlos Augusto da Costa, José Varela Gusmão, Joaquim dos Santos Tôrres, Antéro Martins Gama, Arcá-dio Adelino Figueiredo Vasco, Manuel Lopes Miguel e Francisco Manuel de Oliveira.

Chefes de 2.^a classe: Filipe Vaz do Nasci-mento Bandeira, Francisco António Neto, Manuel Ferreira, Rafael Francisco Charneca, Joaquim Ferreira Mateus, Eduardo Costa, José Francisco Bugalho, Álvaro Bernardo dos Santos e Júlio Abrantes.

Chefes de 3.^a classe: Augusto Correia dos Santos Lima, Manuel Fernandes, Feliciano José, Inácio Alves das Neves, José dos Santos Patrício, Joaquim Domingos, Raúl Soares Pais, Joaquim Miranda, Sebastião de Almeida Furtado, Manuel Jacob Urbano, Jacinto Caetano da Silva Veloso Júnior, Arnaldo Marques Perpétua, Domingos Carlos Silva, António Rodrigues Baltazar, António Bento Saramago e João Grego Ferreira.

Factores de 1.^a classe: António Gonçalves Frade, Miguel Lavado Proença, José Lopes Xavier, José António Andrade, Joaquim da Silva Pinto, Reginaldo Raúl Pereira Camoezas, António Martinho, Leonardo Berenguel Verde, Joaquim Duarte Esmerado, João Joaquim Pereira Rezende, João Rosa Damásio, Francisco António Parro, Joaquim Reis Bravo Júnior, José Alves Caldeira e Jerónimo Augusto Ribeiro.

Factores de 2.^a classe: Joaquim António dos Santos, Luiz António Gonçalves, Manuel Coelho da Cruz, António Esdras Martins, José Eugénio Mendes, Artur Nunes de Oliveira, Adriano Maia Consolado, José Joaquim Cabral, Alexandre da Costa Bravo, Mário Simões de Oliveira, António Cunha Infante, João António da Luz, Henrique Ferreira Jales, João de Castro Bastos, António Massadas de Almeida Rino, António de Azevedo Moreira Leite, Manuel Arede Serafino, Aníbal Henriques Serrano, Manuel Charters Ribeiro Júnior, Luís da Silva Romão, Boaventura da Costa Grilo, José Pires Vicente, Manuel Joaquim Diogo, Samuel Alves Lourenço, Aurélio Sousa Vasconcelos Júnior, Amândio Paixão Duarte Sequeira, Joaquim Nunes Vidal, José Augusto da Silva, Fernando Afonso dos Santos, José Borges Bandeira e José Ferreira.

Escriturários Principais: António dos Remédios Abelho e Carlos dos Santos Coelho.

Telegrafista Principal: Sebastião José Barreiros.

Fiel Principal: Manuel Augusto da Silva.

Fieis de 1.^a classe: Cláudio dos Santos Pereira Júnior e Manuel da Costa Nunes.

Condutor Principal: Manuel Soares Tôrres.

Condutores de 1.^a classe: José Augusto, e Francisco Ribeiro Portugal.

Condutores de 2.^a classe: Manuel Leite, Albano Calheiros, Manuel Mendes, José Pereira da Silva e Aníbal José da Costa.

Guarda-freios de 1.^a classe: Manuel Pereira Polidoro, Armando Damásio, António Lopes Ferreira, Manuel Duque Antunes, Albino de Almeida e Henrique Joaquim Cordeiro.

Guarda-freios de 2.^a classe: Artur Faria, Eduardo Fernandes, Manuel Lopes, Celestino Santos, Mário José Santos, José de Almeida, José Vítor Januário, António Soares, José Inácio Matos e António Lopes.

Revisor Principal: Luiz António Andrade.

Revisores de 1.^a classe: José Mendes Martins e Francisco Alexandre Oliveira.

Revisores de 2.^a classe: Joaquim Brito Boavida e Augusto Marques Correia.

Capataz Principal: Manuel Flôres.

Capataz de 1.^a classe: Manuel José dos Santos.

Capatazes de 2.^a classe: José Pinto de Barros, Manuel António Fanico, Diamantino da Costa Novo e Valentim de Oliveira.

Agulheiros Principais: António Ramos e António Tavares.

Agulheiros de 1.^a classe: Xisto Xavier Gorgão, José Loureiro, Francisco Loureiro, Joaquim Paulo e Jerónimo de Sousa.

Agulheiros de 2.^a classe: Manuel Policarpo, José dos Reis, João Lopes Malho, José Ventura, João Rodrigues, António Gomes, Gaspar Basílio, Manuel Marques Rainho, Ricardo Ribeiro, Sérgio Pereira da Silva Lapo, Delfim Dias e José Monteiro.

Agulheiros de 3.^a classe: António Fontes de Vasconcelos, Aurélio Nogueira, Manuel da Pena Alves, Sebastião Moreno, Raúl da Silva, Felismino de Oliveira Mendes, António Candeias, Manuel Francisco, Manuel Jerónimo Portas, Manuel Seborro, José Luiz Penedo, Sebastião das Dores do Cabo, João Rolim, João António Correia, João da Silva Rebêlo, Júlio Alves Teixeira, Manuel Homem, João Madeira Costa, Joaquim Miguel Calado, Manuel Gaspar, António dos Santos Serôdio, Carlos Rodrigues Paredes, Augusto Ribeiro Camêlo, António Roque Saúde, Francisco Januário, Didio Simões Diniz, António Amieiro da Costa, António José Lopes, Manuel de Campos Esteves, António Freitas, Casimiro Pinto, Manuel Mendes Cabeços, Manuel Maria, José Gômes Fernandes, António Rodrigues, Augusto Alves, Mário de Sousa, Horácio Luiz Coelho e Manuel Viegas.

Conferentes: José Américo Rodrigues Praça,

Manuel Dias, António Alves, Manuel Celso Peixoto de Carvalho, Francisco Pereira de Figueiredo e Simplicio da Costa Mouta.

VIA E OBRAS

Chefe de lanço de 2.^a classe: Manuel Lopes.

Electricista de 2.^a classe: José Rosa Guerreiro.

Reformas

EXPLORAÇÃO

Em Fevereiro

Rafael Sirgado, Agulheiro de 2.^a classe, de Entroncamento.

Em Março

Francisco Pinto Duarte, Condutor de 1.^a classe, de Lisboa.

António Dias Fatela, Agulheiro de 3.^a classe, de Mouriscas.

António Albuquerque, Agulheiro de 3.^a classe, de Belmonte.

Luiz Ferreira, Agulheiro de 3.^a classe, de Alcântara Mar.

Tiago Augusto, Agulheiro de 3.^a classe, de Torre das Vargens.

Em Abril

Joaquim Francisco Mendes Félix, Chefe da 2.^a Circunscrição.

Admitido como Praticante em 27 de Março de 1891, foi promovido a Factor em 14 de Outubro de 1891, a Escriurário em 25 de Setembro de 1897, e depois de ter sucessivamente passado por várias categorias, foi promovido a Chefe de 1.^a classe em 1 de Março de 1914, Sub-inspector em 1 de Janeiro de 1919, a Inspector em 24 de Outubro de 1920, a Inspector Principal em 1 de Fevereiro de 1928 e, finalmente, nomeado Chefe de Circunscrição em 1 de Janeiro de 1937.

Foi louvado em 1927 por bons serviços prestados e esteve em missão de estudo em França e Bélgica no ano de 1926.

Cumpridor rigoroso dos seus deveres, o Snr. Félix impõe-se ao respeito de todos com o exemplo de uma vida impóluta, tód

dedicada ao trabalho e a bem servir a Companhia.

Estimadissimo dos seus subordinados, colegas e superiores, é com grande pezar que todos vêem o Snr. Félix afastar-se do serviço activo, embora sabendo-se que vai usufruir um descanso merecido.

Ainda pouco antes de se reformar, os seus adjuntos e o pessoal de escritório da 2.^a Circunscrição, querendo testemunhar ao Snr. Félix a sua amizade e a sua muita consideração, promoveram-lhe uma simpática homenagem durante a qual lhe ofertaram como lembrança uma escrevânia.

O *Boletim da C. P.* deseja muito sinceramente ao Snr. Félix que goze por muitos anos a sua merecida reforma.

Adriano Costa Trindade, Chefe de 2.^a classe de Campanhã.

Samuel Afonso Pereira, Factor de 1.^a classe de Lisboa P.

Inácio Banha de Oliveira, Factor de 2.^a classe de Loulé.

Bernardino da Cunha e Silva, Condutor fiscal de Campanhã.

Manuel da Costa, Condutor de 1.^a classe de Faro.

Manuel Joaquim Pinto, Condutor de 1.^a classe de Castelo Branco.

António Augusto Nogueira, Condutor de 1.^a classe de Campanhã.

André Heitor Amaro, Condutor de 1.^a classe de Lisboa.

Angelo Alves das Neves, Condutor de 2.^a classe de Faro.

Manuel da Costa Pereira, Condutor de 2.^a classe de Campanhã.

António Azenha, Guarda-freios de 1.^a classe de Beja.

Custódio José Onofre Barbosa, Fiscal de revisores de Campanhã.



Sr. Joaquim Félix

Joaquim António Chouriço, Revisor de 1.^a classe, de Barreiro.

Belmiro Soares, Capataz de 2.^a classe, de Porto.

Francisco Lino, Capataz de 2.^a classe, de Lisboa P.

Henrique de Almeida, Agulheiro de 1.^a classe, de Évora.

Inácio Passarinho, Agulheiro de 1.^a classe, de Arraiolos.

Manuel da Graça, Agulheiro de 1.^a classe, de Pinhal Novo.

João António, Agulheiro de 2.^a classe, de Estremoz.

António Ferreira, Agulheiro de 2.^a classe, de Tâmega.

José Maria Arandas, Agulheiro de 2.^a classe, de Alegria.

Manuel Pinto Ildefonso, Agulheiro de 2.^a classe, de Régua.

Agostinho Ferreira, Agulheiro de 2.^a classe, de Paialvo.

Manuel Dias da Cunha, Agulheiro de 3.^a classe, de Contumil.

António da Cunha Oliveira, Agulheiro de 3.^a classe, de Belver.

José Daniel, Agulheiro de 3.^a classe, de Sabugo.

Francisco Camelo, Guarda, de Campanhã.

Maria Guilhermina, Guarda de P. N. de Bombarral.

Manuel Baptista, Carregador, de Tâmega.

José Martins Enxurreira, Carregador, de Porto.

Joaquim da Palma, Carregador, de Faro.

Francisco Morgado, Carregador, de Mogrofores.

MATERIAL E TRACÇÃO

Alfredo José Mandil, Arquivista de 1.^a classe.

José Martins Caeiro, Maquinista de 2.^a classe.

Joaquim Gonçalves Pereira, Maquinista de 2.^a classe.

José Pinto 2.^o, Maquinista de 2.^a classe.

Manuel Mesquita, Maquinista de 3.^a classe.

Celestino Maurício, Fogueiro de 1.^a classe.

Matias Baptista, Fogueiro de 1.^a classe.

José dos Santos Freire, Fogueiro de 1.^a classe.

Manuel Magalhães 2.^o, Fogueiro de 1.^a classe.

António Joaquim Soares, Ensebador de 2.^a classe.

Francisco de Jesus Ferreira, Limpador.

Pedro Rodrigues Ermitão, Servente.

VIA E OBRAS

João Silva, Chefe de distrito.

José Augusto Leão, Chefe de distrito.

José Tomás, Chefe de distrito.

Agostinho Ferreira Machado, Chefe de distrito.

José Pardal, Sub-chefe de distrito.

Rufino Pereira, Sub-chefe de distrito.

António Júlio Bernardino, Assentador.

António Tomás, Assentador.

Francisco Porto, Assentador.

Maria José, Guarda de P. N.

Gertrudes Maria, Guarda de P. N.

Mudança de categoria

EXPLORAÇÃO

Para:

Guardas de estação: O *agulheiro de 2.^a classe*, Valeriano Assunção Coimbra e os *agulheiros de 3.^a classe*, Manuel Cabrita e Ernesto Cabral.

Servente de dormitório de trens: O *sub-chefe de distrito reformado*, Avelino António Maurício.

Falecimentos

Mês de Abril

EXPLORAÇÃO

† *José Ferreira Rocha*, Empregado principal da Fiscalização.

Admitido como praticante de factor em 11 de Setembro de 1903, foi factor de 1.^a classe, em 1 de Abril de 1918.

Em 1 de Janeiro de 1926 passou a empregado de 1.^a classe e foi, finalmente, promovido a empregado principal em 1 de Janeiro de 1932.

† *José António Guerreiro*, Chefe de 3.^a classe, de Leões.

Admitido como praticante de estação em 14 de Março de 1906, foi nomeado factor de 3.^a classe em 17 de Abril de 1907 e promovido a chefe de 3.^a classe em 1 de Março de 1928.

† *António Rodrigues Martins*, Factor de 2.^a classe, de Funcheira.

Admitido como eventual administrativo em 10 de Junho de 1918, passou a praticante de estação em 17 de Novembro de 1919, nomeado aspirante em 15 de Maio de 1925 e, finalmente, promovido a factor de 2.^a classe em 1 de Outubro de 1928.

† *Joaquim Correia*, Agulheiro de 1.^a classe, de Régua.

Admitido como carregador eventual em 26 de Agosto de 1905, foi nomeado carregador efectivo em 19 de Setembro de 1910 e promovido a agulheiro de 1.^a classe em 4 de Julho de 1919.

† *Horácio Corona Linares*, Conferente, de Barreiro.

Admitido como carregador eventual em 1 de Maio de 1924, foi nomeado carregador efectivo em 13 de Janeiro de 1927 e promovido a conferente em 21 de Julho de 1929.

† *Francisco Pereira*, Guarda, de Lisboa-Jardim.

Admitido como carregador auxiliar em 1 de Junho de 1914, foi nomeado carregador efectivo em 13 de Julho de 1918 e passado a guarda de estação em 2 de Setembro de 1926.

† *António Ferreira*, Carregador, de Formoselha.

Admitido como carregador suplementar em 1 de Janeiro de 1920, foi nomeado carregador efectivo em 21 de Julho de 1920.

† *Cândido Bernardino Pereira*, Carregador, de Montemor.

Admitido como carregador eventual em 1 de Maio de 1924, foi nomeado carregador de estação em 8 de Maio de 1926.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Henrique Ribeiro*, Limpador no Depósito de Campolide.

Admitido em 12 de Outubro de 1923, como Limpador suplementar, ingressou no quadro em 1 de Dezembro de 1924.



† *José Ferreira Rocha*
Empregado principal



† *José António Guerreiro*
Chefe de 3.^a classe



† *Horácio Corona Linares*
Conferente



† *António Ferreira*
Carregador

Sincopadas

12 — 3 — É um belo divertimento pescar com a fisga — 2.
Zefran Cisco

13 — 3 — Estes patetas passam a vida metidos na habitação — 2.
Cruz Kanhoto

14 — 3 — O marido de Danaé espetou num pé a espécie de prego de cana usado pelos sapateiros — 2.
Alerta

15 — 3 — Quando falas com alguém
Dizes ter medo de mim
Vê que és injusta, meu bem,
Quando procedes assim. — 2
Elmintos

16 — Em triângulo

Enfeite
Dizer mal
Donde
Acidente (inverso)
Vogal
O Profeta

Duplas

17 — A corrupção de neófito produziu o termo injurioso que davam aos cristãos novos — 3.
Marcial

18 — No meu jardim tenho vasos de plantas balsâmicas e de trepadeiras de flores avermelhadas — 2.
O Profeta

19 — Já possuo loiça de cosinha, agora necessito de provisões — 2.
Marquês de Carinhas

20 — O frade leigo, encarregado da copa de um convento era freguês assíduo de um taberneiro que vendia comestíveis — 3.
Manelik

Enigmas tipográficos

21 —

DO
«NOGUEIRA» 9 letras
Cagliostro

22 —

D
T
8 letras
O Profeta

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

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional branco kg.	2\$60	Far.ª de milho branco .. kg.	1\$35	Petróleo-Em Lisboa ... lit.	1\$35
» » Mate.. »	2\$70	Far.ª de milho amarelo. »	1\$35	Petróleo-rest. Armazens lit.	1\$40
» » glacé. »	2\$85	» » trigo »	2\$15	Queijo flamengo kg.	22\$50
Açúcar de 1.ª Hornung »	4\$35	Farinheiras »	6\$50	Queijo da Serra »	11\$00
» » 2.ª » »	4\$15	Feijão branco redondo.. lit.	1\$10	Sabão amêndoa »	1\$15
» pilé »	4\$30	» » "grado... »	1\$20	» Offenbach »	1\$80
Azeite de 1.ª lit.	6\$30	» frade lit.	1\$00	Sal lit.	\$20
» » 2.ª »	5\$80	» manteiga »	1\$50	Sêmea kg.	\$80
Bacalhau inglês kg.	5\$60	Lenha kg.	\$20	Toucinho kg. 5\$70 e	5\$70
» Sueco 4\$40, 4\$60 e	4\$90	» de carvalho..... »	\$25	Vinagre lit.	1\$05
Banha kg.	6\$90	Manteiga »	14\$50	Vinho branco-Campanhã e Lisboa.. »	1\$20
Batatas »	variável	Massas »	3\$40	» » -Rest. Armazens.... »	1\$05
Carvão sôbro..... kg. \$45 e	\$50	Milho lit.	\$90	» tinto-Campanhã, Lisboa e Gaia »	1\$20
Cebolas kg.	variável	Ovos duz.	variável	» » -Rest. Armazens.... »	1\$05
Chouriço de carne »	12\$50	Presunto..... kg.	11\$00	» » -no Balneario..... »	1\$00

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

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

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

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

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

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