

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER N.º 71-(o)

Senhores Deputados.—A comissão do Orçamento tem a honra de submeter à vossa aprovação o orçamento dos Caminhos de Ferro do Estado.

No orçamento já aprovado do Ministério do Comércio e Comunicações consignou-se a verba de 13:568.488\$97 como sendo o *deficit* provável dos Caminhos de Ferro do Estado no ano económico de 1922-1923.

Esta importância é a que representa esse *deficit* no ano económico corrente de 1921-1922.

Comentando esse facto dizíamos nós no parecer n.º 71-K, do orçamento do referido Ministério, que nos parecia indispensável uma diminuição dos quadros do pessoal ferroviário do Estado, proibindo-se, num largo espaço de tempo, a admissão de novos empregados.

E acrescentámos textualmente:

«Em 1909-1910 o pessoal ferroviário do Estado era de 4:351 indivíduos; em 1914-1915 era de 8:479 indivíduos; e em 1921-1922 atingiu 10:430 indivíduos.

Como se vê, duplicaram os empregados enquanto que as linhas exploradas passaram simplesmente de 1:138 para 1:353 quilómetros, mais 215 quilómetros.

Assim de 3,8 empregados por quilómetro em 1909-1910, passámos para 7,7 por quilómetro em 1921-1922.

E as despesas com pessoal, que eram de 1:050 contos de 1909-1910, que em 1919-1920 eram ainda de 4:900 contos, excedem presentemente 21:000 contos por ano.

Urge dar remédio a esta situação e esse remédio, de momento, não pode ser outro senão uma remodelação dos res-

pectivos serviços com uma compressão dos quadros, ficando os empregados que excederem esses quadros adidos com os vencimentos e regalias, que sejam de justiça, e, reservados, para num largo espaço de tempo, irem preenchendo as vagas que se forem dando nos respectivos serviços».

Mais demoradamente podemos agora fazer algumas referências à situação dos Caminhos de Ferro do Estado.

No orçamento cuja aprovação propomos são as receitas líquidas destes caminhos de ferro calculadas em 31:000 contos, números redondos, e as despesas em 43:800 contos, prevendo-se portanto um *deficit* de exploração de 12:800 contos.

O coeficiente de exploração é de 1,41.

Para os 1:380 quilómetros de extensão das linhas encontramos uma receita quilométrica de 22.474\$ e uma despesa quilométrica de 31.762\$.

!Nenhum dos caminhos de ferro portugueses se encontra em tal estado, notando-se que bom será que o *deficit* previsto não seja ainda excedido!

No Sul e Sueste, com 872 quilómetros, as receitas líquidas são previstas em 17:070 contos e as despesas de exploração em 24:588 contos.

No Minho e Douro, com 503 quilómetros, as receitas líquidas são previstas em 13:943 contos e as despesas de exploração em 19:244 contos.

A receita e despesas por quilómetro de via é, no Sul e Sueste, respectivamente de 19.576\$ e 28.197\$.

A receita e despesa por quilómetro de via é, no Minho e Douro, respectivamente, de 27.448\$ e 37.882\$.

Assim os coeficientes de exploração são, no Sul e Sueste, de 1,44 e no Minho e Douro de 1,38.

Estes números revelam uma das mais defeituosas administrações dos serviços do Estado.

O Estado armador, em Portugal, deu os Transportes Marítimos, com todo o seu rosário de incompetência e de misérias.

O Estado explorando caminhos de ferro dá-nos o exemplo que estamos apreciando, onde os serviços são em geral piores que nas companhias particulares, sem serem mais baratos do que em qualquer delas.

Um dos desejos do reformador do Ministério do Comércio de 1920 foi dar uma organização tal aos serviços integrados naquele Ministério, que libertasse o Ministro do expediente dos pequenos assuntos e das pequenas questões, por forma que o seu tempo pudesse reservar-se ao estudo dos grandes problemas, que correm por aquela pasta, a verdadeira pasta da economia nacional.

E um desses grandes problemas era o dos caminhos de ferro portugueses e mais particularmente o dos Caminhos de Ferro do Estado.

O Estado não pode nem deve continuar a administrar a sua rede ferroviária.

Acabamos de registar alguns números que são a melhor prova do que afirmamos.

Vimos, emquanto ao pessoal, qual foi o seu aumento de 1909-1910 para cá, passando de 4:351 indivíduos naquela época, para 10:430 indivíduos que são tantos os que hoje se empregam, com carácter permanente, nos serviços ferroviários das linhas do Estado.

Vimos, emquanto ao número de quilómetros de linhas exploradas, que este passou, neste período, simplesmente de 1:138 para 1:353 quilómetros correspondendo, portanto, a um simples aumento de 215 quilómetros.

Deve considerar-se ainda o pessoal eventual, que não é inferior em 20 por cento ao pessoal dos quadros, que se acaba de mencionar.

Este aumento desmedido de pessoal corresponde à organização de 1911, e, designadamente, à organização de 1919, esta última feita sob a pressão de forças políticas agindo contra a liberdade dos governos da República.

E, todavia, deve dizer-se que este excessivo aumento dos quadros nem melhora os serviços nem beneficia, de qualquer maneira, o próprio pessoal, prejudicando-o antes consideravelmente nos seus vencimentos e nas suas próprias regalias. Se fôsem menos podiam ser melhor remunerados tanto no efectivo serviço como na reforma.

Nestas condições a administração do Estado, sobretudo com governos fracos e num regime de constantes perturbações, é o que menos convém aos caminhos de ferro.

Entendemos, porém, que a grande operação económica e financeira a fazer pelo Estado tendo por base as suas linhas férreas e, porventura, as linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, resgatadas em ocasião oportuna, só pode fazer-se depois de um largo estudo e um período de calma política e de equilíbrio cambial, e estando, de qualquer maneira, em via de resolução o nosso problema financeiro.

Há, contudo, alguma coisa a fazer desde já no sentido de sanear e melhorar o existente sem alterar os seus fundamentos.

Urge, enquanto a nós, simplificar os serviços existentes, reduzir consideravelmente os quadros do pessoal, assentando-se, de forma irrevogável, que, num largo período a estabelecer, se não façam novas nomeações de maneira que os indivíduos que agora fiquem fora dos quadros sejam mantidos como adidos e ao serviço, para preenchimento de todas as vacaturas que se dêem nesse período.

Do conhecimento que temos dos serviços ferroviários do Estado, expressos aliás no orçamento que estamos discutindo, concluímos que entre as células inferiores destes serviços e os seus organismos mais elevados há uma infinidade de órgãos intermediários que, em parte, podem ser eliminados com vantagem para o serviço e com economia para a sua administração.

Assim concluímos ser preciso o mais rapidamente possível reformar os serviços dos caminhos de ferro do Estado para reduzir os quadros a proporções que se justifiquem e as harmonizem com as linhas em exploração e para simplificarem os respectivos serviços.

A actual comissão administrativa nomeada pelo decreto n.º 7:773, de 3 de Novembro de 1921, foi incumbida, por esse decreto, de estudar uma remodelação dos serviços dos Caminhos de Ferro do Estado.

O Governo, enquanto a nós, pode e deve fazer essa remodelação, conforme o que expressamente determina o artigo 25.º do decreto orgânico do Ministério do Comércio n.º 7:036, de 22 de Outubro de 1920, por sua vez em harmonia com disposições legais em pleno vigor.

E essa remodelação feita num intuito de reduzir ao mínimo, compatível com as necessidades do serviço, os respectivos quadros dos serviços dos Caminhos de Ferro do Estado, embora com a garantia como se disse, da continuação ao serviço, como adido, de todo o pessoal excedente desses quadros, é uma necessidade que não admite delongas e a que urge atender.

Uma tal reorganização deve até ser tomada como um acto preparatório, indispensável, para um futuro arranjo que tenha por fim fazer passar os Caminhos de Ferro do Estado para uma administração particular, embora com uma participação dêste e sob a sua fiscalização.

O facto de estar em estudo uma remodelação geral de todos os serviços públicos não invalida este pensamento, por se tratar de um serviço muito particular que tem características muito especiais, inconfundíveis com os serviços gerais do Estado, e que pode e deve ser visto e apreciado, em si mesmo, e sem uma dependência que seja muito para atender dos serviços do Ministério onde estes se compreendem.

Defendemos, portanto, uma urgente remodelação dos serviços dos Caminhos de Ferro do Estado, que o Governo está autorizado a fazer dentro das leis vigentes e que convém fazer para se realizar uma simplificação dos respectivos serviços e uma larga redução dos quadros, com directo e imediato benefício para o Estado e para o próprio pessoal ferroviário.

As receitas dos Caminhos de Ferro do Estado são muito inferiores ao que seria para esparar do número de quilómetros em exploração, 1:360, e mesmo dos percursos previstos dos respectivos combóios:

2.500:000 quilómetros no Sul e Sueste e 2.200:000 quilómetros no Minho e Douro.

Em grande parte esse facto é attribuído à alienação, pelo Estado, de uma grande parte das suas próprias receitas.

Urge pôr um freio a este regime de alienação das receitas do Estado, que no caso que vimos apreciando é de considerável importância.

Informam-nos que há 1:008 passes nos Caminhos de Ferro do Estado, comuns às suas duas Direcções, Sul e Sueste e Minho e Douro; além de 133 passes somente na rede do Sul e Sueste e 212 na rede do Minho e Douro, não contando com os passes dos parlamentares.

Afora isso, mais de 12:000 empregados e funcionários dos Caminhos de Ferro do Estado beneficiam de um bilhete de identidade, que lhes serve de passe individual e que lhes dá também direito a um percurso anual, gratuito, de 2:000 quilómetros por cada pessoa de família.

O Sr. Rosa Mateus, da comissão administrativa dos Caminhos de Ferro do Estado, a quem devemos a amabilidade destas informações, calculando em 4 o número de pessoas de família, por empregado, e supondo que cada uma dessas pessoas de família apenas utiliza um percurso de 1:000 quilómetros anuais, chega a um percurso de 43 milhões de quilómetros, verdadeiramente utilizado, e que, a um preço médio de \$07 (taxa de 2.ª classe), corresponde a uma receita perdida para o Estado de 3:360 contos anuais.

Mas há além disso cerca de 20:000 funcionários, civis e militares, que beneficiam com os seus bilhetes de identidade de uma redução de 50 por cento nas tarifas dos Caminhos de Ferro do Estado.

Não é demais supor-se que as receitas alienadas por esta forma atinjam 8:000 a 10:000 contos anuais, o que é muito de atender na vida financeira dos Caminhos de Ferro do Estado.

Enquanto a nós urge dar remédio imediato a este estado de cousas, indo até onde fôr possível, sem ferir justos direitos, mas sem hesitações para evitar abusos e para não ir além, em matéria de concessão de passes e de *bonus*, do que fôr justo, razoável e compatível com a vida afitiva dos Caminhos de Ferro do Estado.

Assim julgamos necessário fazer incluir na lei orçamental esta disposição de carácter permanente, que se harmoniza perfeitamente com o disposto na lei n.º 954, de 22 de Março de 1920, conhecida pela lei-travão.

Artigo 1.º É das atribuições exclusivas do Governo, em Conselho de Ministros, e ouvido o Conselho Superior de Administração Financeira do Estado, a concessão de passes e *bonus* de carácter temporário ou permanente para o transporte de pessoas nos Caminhos de Ferro do Estado, devendo tal concessão ter a devida publicidade no *Diário do Governo*.

Art. 2.º O Governo fará imediatamente a revisão de todas as autorizações de passes e *bonus*, temporários ou permanentes, para o transporte de pessoas, nas linhas do Estado, suspendendo aqueles que não sejam autorizados ou fundados em lei vigente, que não correspondam a uma efectiva necessidade dos serviços, a uma correspondente relação de funções, ou a um justo direito, compatível com o estado financeiro dos Caminhos de Ferro do Estado, publicando, no *Diário do Governo*, a lista dos passes e *bonus* que, nestes termos, se devem continuar mantendo, após decisão expressa do Conselho de Ministros, e ouvido o Conselho Superior da Administração Financeira do Estado.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrário, etc.

Além destas causas, outras há que é preciso considerar e recordar e que determinam uma diminuição efectiva dos rendimentos dos Caminhos de Ferro do Estado, dada a extensão das suas linhas e as regiões que esse caminho de ferro é chamado a servir.

Lembramos a depreciação constante da nossa moeda, não acompanhada por uma correlativa revisão e adaptação de tarifas, o que faz com que as receitas não acompanhem as despesas de exploração, em grande parte pagas em ouro, como óleos, combustíveis e materiais.

Basta dizer que as despesas com material e diversos, que eram de 900 contos em 1909-1910, que em 1919-1920 estavam já em 3:050 contos, são computadas neste Orçamento, para 1922-1923, em 21:869 contos.

Estas despesas, já de si aumentadas e

agravadas com a nossa péssima situação cambial, são também consideravelmente agravadas com as demoras e atrasos dos respectivos pagamentos.

São de considerável importância as dívidas por fornecimentos feitos aos Caminhos de Ferro do Estado.

Os fornecedores contam já com esses atrasos e cobrem-se, muito naturalmente, com os preços que fazem.

Assim o Estado compra mais caro do que qualquer outro particular.

Urge atender a esta situação possivelmente com um empréstimo de carácter extraordinário, pois os fornecimentos em atraso ascendem a alguns milhares de contos e a continuar o actual estado de cousas em breve ninguém fornecerá aos caminhos de ferro, nem combustíveis, nem materiais, acabando por parar os combóios.

A vida dos Caminhos de Ferro do Estado, no que respeita aos seus fornecimentos, tem de se libertar do regime dos fornecedores e fornecimentos de ocasião.

Um tal regime é um regime de aventura de altos prejuízos.

Urge pagar a quem se deve, liquidar um passado ruinoso e iniciar uma nova vida de sossego e equilíbrio.

Lembramos a necessidade de completar as linhas já começadas, para tornar produtivo muito dinheiro gasto, para des congestionar de pessoal a actual exploração, que o tem em excesso, como vimos, e para se promover o desenvolvimento económico das regiões servidas por essas linhas complementares.

No Sul e Sueste: a linha do Barreiro a Cacilhas, a linha do Sado, a linha de Évora a Reguengos, a de Extremoz a Castelo de Vide, o ramal de Sines.

No Minho e Douro: a linha de Cintura, a do Vale do Tâmega, a do Vale do Corgo e a do Vale do Sabor.

Contamos com a abertura à exploração, muito em breve, da linha de Portimão-Lagos.

Lembramos a urgente necessidade de se adquirir algum material para se melhorarem os serviços dos combóios, para se melhorarem os serviços de passageiros e o transporte de mercadorias.

A despeito do importante desenvolvimento do Algarve, hoje talvez a província mais rica do país, não há, de Lisboa, um combóio rápido para aquela província, por falta de material.

Urge estabelecê-lo, adquirindo para isso o material que fôr necessário.

As 8 locomotivas ultimamente adquiridas e os 400 vagões encomendados pouco representam para os combóios que é preciso manter, dada a penúria do material circulante dos Caminhos de Ferro do Estado e o seu mau estado de conservação.

Não tenhamos ilusões: a maneira de reduzir o *deficit* dos caminhos de ferro não está tanto em gastar pouco, mas em gastar bem, não procurando fazer economias nas verbas verdadeiramente produtivas, como são as que se destinam à compra do material e ao complemento das linhas já em parte construídas.

As 8 locomotivas foram pagas com o empréstimo de 8:000 contos, negociado em Agosto de 1921, e que inicialmente tinha em vista o acabamento das linhas em parte construídas. Custaram 4:986 contos.

Os 400 vagões custaram pouco mais do 2:000 contos, estando já pagos 1:875 contos, sendo urgente que se conclua esse pagamento, se é que ainda não está concluído.

Só pagando a tempo e a horas e nos prazos combinados podemos inspirar confiança e encontrar facilidades, que doutra maneira é de balde esperar.

Lembramos entre as causas da exploração deficitária dos Caminhos de Ferro do Estado a falta duma rede de estradas que sirva de complemento à respectiva rede ferroviária.

O Alentejo é a província mais mal servida de estradas do País.

A administração de estradas sob a directa influência das forças políticas partidárias foi um dos maiores males da nossa administração pública.

O mapa das estradas foi, durante anos,

Sala das sessões da Câmara dos Deputados, 23 de Junho de 1922.

A. de Almeida Ribeiro.

João Luis Ricardo.

Barros Queiroz (com restrições).

Alberto Xavier (com restrições).

Francisco Ramos do Amaral Reis.

o mapa das maiores forças políticas locais.

Esperemos que no futuro, com a autonomia do serviço de estradas, que tem tanto ou mais justificação que a autonomia dos outros serviços públicos, aceita sem contestação, esse mal seja corrigido e se comece por construir estradas de interesse geral, de preferência a estradas de estreito interesse pessoal ou local.

Notamos neste serviço dos Caminhos de Ferro do Estado a mesma falta de fiscalização que existe noutros serviços autónomos dependentes do Ministério do Comércio.

Compreendemos a autonomia; defendemos a autonomia; mas com fiscalização por um organismo que seja independente, da administração e que seja adequado às suas funções.

No princípio deste ano corrente estava por fazer ainda a escrita dos Caminhos de Ferro do Estado desde Maio de 1919. Estavam por elaborar os relatórios de gerência dos três últimos anos económicos.

¿Pode isto continuar? Todos querem autonomia, mas todos combatem a fiscalização, como se se pudesse compreender autonomia sem fiscalização em qualquer sistema de administração.

No exame sumário ao orçamento dos Caminhos de Ferro do Estado, que vimos fazendo, o único que se comporta com o pouco tempo de que dispomos, convém dizer-se que alguns dos lugares consignados no referido orçamento, e em harmonia com o decreto orgânico dos mesmos caminhos de ferro, estão vagos.

Não propomos a sua suspensão desde já, porque tais lugares não podem ser preenchidos sem que se proceda à reorganização dos respectivos serviços e porque estamos convencidos de que essa reorganização deverá ser feita muito em breve, como vêm aos superiores interesses do País.

Temos portanto a honra de propor a aprovação do orçamento dos Caminhos de Ferro do Estado como nele se contém.

Mariano Martins.

António A. Tavares Ferreira.

Fausto de Figueiredo (com restrições).

F. G. Velinho Correia, relator.