

**Propuesta de cita:** ANTUNES, José Aranha; GOMES, Gilberto (2009): “Do monopólio ao mercado condicionado: O conflito estrada e caminho de ferro nos fundos documentais do IMTT”. Comunicación presentada en las *Cuartas Jornadas Archivo y Memoria. La memoria de los conflictos: legados documentales para la Historia*. Madrid, 19-20 febrero. <<http://www.archivoymemoria.com>> [Consulta: 01/03/2009]

## Comunicación

### **Do monopólio ao mercado condicionado: O conflito estrada e caminho de ferro nos fundos documentais do IMTT**

José Aranha Antunes e Gilberto Gomes  
Arquivo Histórico dos Transportes Terrestres (IMTT)

**Resumo:** Em Portugal, como quase em toda a Europa, a partir de 1930 a concorrência rodoviária no sector dos transportes irá provocar a designada Questão Ferroviária.

A presente comunicação aborda a problemática de conflito aberto entre os sectores rodoviários e ferroviários, e o contributo dos fundos documentais do Arquivo Histórico dos Transportes Terrestres (IMTT) para as soluções encontradas com a publicação da Lei 2008 da Coordenação dos Transportes Terrestres.

A partir do debate na Câmara Corporativa, pretende-se, através da documentação existente, compreender o posicionar dos diferentes interlocutores, bem como, a função do condicionamento da economia para sector: o papel Estado, na sua função de regulação, certificação e fiscalização, os operadores, ferroviários e rodoviários, acantonados nos órgãos corporativos patronais, em especial o Grémio dos Industriais de Transporte em Automóvel e os sindicatos nacionais.

#### **1. Os anos 30/40 – A Questão Ferroviária**

Pelo contrato de 11 de Março de 1927, a rede de caminhos de ferro do Estado passa a ser gerida pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (CP) que vê assim reforçada a sua posição hegemónica no universo ferroviário nacional.

Para além da questão da unificação (ou não) da exploração das duas redes que será amplamente debatida no Conselho de Administração da CP, o estado actual da rede arrendada ao Estado impunha com urgência a necessidade de uma profunda intervenção destinada a melhorar as condições de segurança da circulação e, nomeadamente, a aumentar a velocidade dos comboios, como é referido num Relatório<sup>1</sup> coordenado pelo adjunto da Direcção Geral da CP<sup>2</sup>. No retrato da situação das linhas arrendadas feito nesse relatório, vários factores contribuíam para tal – por um lado, a fraca rigidez da via (carris de 30 ou 36 kg/ml, travessas espaçadas de 75 cm, falta de balastro, balastro de má qualidade ou em camada insuficiente e grande parte das pontes metálicas não ofereciam capacidade de resistência para as cargas efectivas das máquinas e comboios actuais; e, por outro lado, a deficiente disposição das estações, em especial, as de entroncamento ou transbordo. E propunha-se nesse relatório a realização de um programa de trabalhos a efectuar “*em cinco anos ou pouco*”

<sup>1</sup> Relatório e Programa de Trabalhos a executar nas linhas de Minho e Douro e Sul e Sueste para colocar em boas condições de exploração, Lisboa, Tip da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, 1930.

<sup>2</sup> Eng.º Vicente Ferreira.

*mais*” que ascendia a 441,7 mil contos, na formulação completa, ou a 247,4 mil contos, na reduzida, ou ainda a 121,8 mil contos, no designado programa mínimo, o qual comportava o “*estritamente indispensável para manter as linhas em exploração com o mínimo irreduzível de segurança*”.<sup>3</sup>

Ora isto significava um esforço financeiro acrescido enorme para a CP, mesmo na versão mínima do programa de trabalhos pois que, o excedente de exploração da rede do Estado apenas marginalmente poderia suportar os encargos respectivos, conforme mostram os números do quadro

Anos	Excedente da Exploração	
	Rede da CP	Rede do Estado
1928	37.600,5	7.847,5
1929	27.438,3	8.425,2
1930	28.790,3	8.282,4
1931	33.717,8	-1.763,8

Eram assim absorvidos recursos vitais para a CP<sup>4</sup> indispensáveis para fazer face aos encargos com o serviço da dívida<sup>5</sup>, a aquisição de matérias primas (carvão) e a depreciação cambial, chegando mesmo alguns contemporâneos a considerar o arrendamento da rede do Estado como uma das causas da decadência da CP.<sup>6</sup>

Mas, mais do que isso, colocava em causa a capacidade de modernizar a sua própria rede e reduzia a sua margem de manobra para enfrentar as ameaças do automóvel particular e da concorrência – a camionagem – que crescia sem qualquer regulamentação, e que provocavam a “desnatação” (creaming) dos seus tráfegos mais valiosos. E este efeito de transferência do tráfego do caminho de ferro para o automóvel particular e para a camionagem está bem patente nos seguintes números do tráfego de mercadorias em pequena e grande velocidade:

	Transporte de Mercadorias - em toneladas	
	1929	1938
Grande velocidade	147.132	119.691
Pequena velocidade	3.467.817	3.155.759

e no tráfego de passageiros, regista-se uma mutação radical na feição do tráfego, com a concentração na classe de preços mais baixos:

<sup>3</sup> A rede do Estado tinha uma extensão de 1.284 km, dos quais, segundo o referido relatório, 1.114 km ou 86,6% com carris de 30 e 36 kg/ml, em regra com grande desgaste.

<sup>4</sup> Os deficits de exploração da rede do Estado atingiram, de 1931 a 1939, a soma global de 43.856 contos.

<sup>5</sup> A renegociação da dívida obrigacionista, convertendo o juro do papel de 3% em 6%, e permitindo o pagamento do coupon em francos-papel em vez de francos-ouro, ocasionou um aumento dos encargos com a dívida em cerca de 7.500 contos anuais.

<sup>6</sup> Cf por todos Fezas Vital, Domingos – *A C.P. e a crise dos caminhos de ferro*, conferência realizada na Sociedade de Geografia de Lisboa, em 4 de Maio de 1938.

Estrutura (%) - por cada mil passageiros		
	1929	1938
1ª classe	32,67	14,05
2ª classe	146,26	64,97
3ª classe	821,07	920,98

Estes factores gerados pela concorrência do automóvel e camionagem acabam por reforçar um elemento estrutural do tráfego (de passageiros) da rede portuguesa, a saber o grande peso dos tráfegos gerados nas conurbações de Lisboa e do Porto no tráfego total e que se torna visível na evolução dos percursos médios de cada passagem nos dois modos de transporte

Anos	Percursos médios (em km's)	
	Caminho de Ferro	Camionagem
1936	33,0	16,3
1937	28,3	16,7
1938	27,8	18,4
1939	27,8	18,0
1940	29,2	18,4
1941	28,9	18,9

evolução que se espelha igualmente na degradação da receita média por passageiro-quilómetro – e, 1930, \$14,241 e em 1936, \$12,989. Idêntico fenómeno se observa no lado das mercadorias, caindo a receita média por tonelada-quilómetro nos anos referidos, na grande velocidade, de \$86,3 para \$79,6 e, na pequena velocidade, de \$27,143 para \$25,68.

Este breve quadro do mercado dos transportes em Portugal, nos anos anteriores à grande guerra e as questões que os números suscitavam aos diversos protagonistas (transportadores e Estado) não ficaria completo sem uma caracterização sucinta – evolução e dimensão – do mercado dos transportes por camionagem. É isso que se procura apresentar nos dois quadros junto:

Anos	Nº de Carreiras de Passageiros					Total	Quantidade de Veículos	Quilómetros de estrada servidos
	Afluentes	Concorrentes	Independentes	Outras				
1934	169	195	138	79	581	1.083	n/d	
1935	165	201	163	81	610	1.162	9.817	
1936	160	195	194	74	623	1.202	10.205	
1937	151	180	223	79	633	1.223	10.666	
1938	155	175	251	82	663	1.274	11.044	
1939	152	165	286	80	683	1.271	11.604	
1940	143	167	302	77	689	1.249	11.749	

Anos	Carreiras Regulares de Mercadorias				Transp de Aluguer com percurso superior a 100 km's	
	Mercadorias	Mistas	Veículos adstritos	Km's de estrada servidos	Nº de licenças	Tonelagem total
1934	23	26	94	n/d	326	n/d
1935	34	35	138	2.240	751	2.114
1936	44	49	185	2.557	953	3.077
1937	44	56	189	2.624	1.012	3.322
1938	44	63	211	2.837	976	3.300
1939	41	74	206	2.925	1.058	3.794
1940	41	71	202	2.850	1.094	4.214

## 2. O debate da «Coordenação dos Transportes»

A apresentação da Proposta de Lei sobre a Coordenação dos Transportes Terrestres e o debate que se lhe seguiu na Assembleia Nacional filia-se na política de «ressurgimento nacional» do Estado Novo, tal como, «o restauro de monumentos nacionais, rede escolar dos Centenários, hospitais, sanatórios, política portuária, frota de guerra e estímulos à frita comercial, comunicações por via aérea, política de estradas».<sup>7</sup>

Para o deputado João Antunes Guimarães, antigo ministro do Comércio e das Comunicações, era consensual a necessidade de intervenção na reorganização dos transportes. Ele sintetizava, de algum modo, o distanciamento da solução preconizada à volta da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (CP), a maior empresa ferroviária do País.

O momento do debate ocorreu a poucos anos do final da concessão ferroviária da CP (4/05/1959). «Assim, dentro de 14 anos a CP deverá entregar ao Estado as linhas do Norte e Leste, e as outras, em bom estado de conservação, com todo o seu material fixo, seus edifícios e dependências, ... sem que por isso tenha de receber qualquer indemnização. Igualmente terá de lhe entregar o material circulante, mas este será pago, sendo avaliado segundo o arbítrio de louvados».<sup>8</sup>

Sendo aprovadas as propostas em discussão, a CP viu a sua concessão aumentada até 2017, beneficiando dum estatuto de financiamento privilegiado definido na base XIII da proposta de lei. Para Antunes Guimarães tal «prorrogação prevista na base I não seria de admitir».<sup>9</sup>

Até ao debate da proposta de lei da coordenação dos transportes, o «problema ferroviário» fora de algum modo um problema adiado. Em primeiro lugar, o arrendamento dos Caminhos de Ferro do Estado, em 1927, a uma empresa privada, foi uma das primeiras medidas tomadas pelos Governos saídos da Revolução Nacional. Com a inversão do ciclo económico a partir de 1929, com a expansão da rede de estradas e do aumento exponencial do número de viaturas automóveis, suspendeu-se, em 1933, sem nenhuma avaliação criteriosa o Plano Ferroviário aprovado em 1930. Nos

<sup>7</sup> Portugal. Actas da Assembleia Nacional de 5/06/1945. Diário das Sessões, 1945, (nº168) p.522.

<sup>8</sup> Idem. p.525.

<sup>9</sup> Idem. p.526.

anos 30, até à II Guerra Mundial, assistiu-se à erosão dos resultados de exploração ferroviária, atenuados durante a guerra, pelo tráfego de mercadorias dos «comboios-bloco».

Em segundo lugar, o «problema ferroviário» sempre teve um tempo e uma escala desajustados da realidade política. Num sector em que o investimento amortiza a 30 anos, as respostas são necessariamente lentas, pouco compatíveis, com os resultados rápidos que se alcançam noutras áreas de infra-estruturas de transporte, como as estradas. Por outro lado, o investimento ferroviário sempre foi pesado, exigindo grandes recursos tanto para a construção, como para a simples manutenção. A queda do investimento do 1º Estabelecimento, durante os anos 30, relegou a substituição da via para a manutenção da mesma, aprofundando a matriz de uma empresa de mão-de-obra intensiva, causa e efeito da sua sistemática degradação financeira. Neste contexto, para Antunes Guimarães, entregar «O monopólio de todo o sistema ferroviário nas mãos de uma só empresa privada, mercê do desaparecimento de todas as actuais empresas concessionárias de caminhos de ferro, não seria de admitir»<sup>10</sup>.

Para o antigo titular da pasta (1931 a 1932), registava-se, igualmente, a necessidade de enquadrar os transportes numa filosofia de «serviço público», bem presente na intervenção de outros sectores da sociedade, como a municipalização dos transportes urbanos, as redes de saneamento, ou a distribuição de água e de electricidade. Deste modo, chegou a formular como solução a criação dum «organismo do próprio Estado, embora funcionando com a autonomia e liberdade de movimentos que permitam a elasticidade necessária à eficaz administração de empresas daquela categoria?»<sup>11</sup>

A defesa da gestão pública para o sector ferroviário, quase vinte anos após o «arrendamento», traduzem a persistência dum bloco defensor do sector público em amplas actividades do Estado, bem como, a incapacidade do *lobby* ferroviário em fazer passar politicamente a «bondade» da solução preconizada.<sup>12</sup>

As soluções desenhadas, tal como acontecera noutros países da Europa, passavam pela concentração empresarial dos sectores, pela constituição, segundo Antunes Guimarães, «de um grande monopólio ferroviário, que seria entregue a uma empresa particular, financiada pelo Estado, e pela concentração de todas as empresas rodoviárias noutros monopólios deste sistema de transportes».<sup>13</sup> Para o autor, era uma estrutura monopolista a que se vislumbrava na proposta de lei «quando se divide o País em zonas para concentrar de todas as carreiras de camionetas que ali funcionem, se limite a 50 quilómetros o campo de acção dos transportes de aluguer».<sup>14</sup>

Para Antunes de Guimarães, a proposta apresentada tinha como objectivo estabelecer «o predomínio ferroviário, ao qual praticamente, ficaria cabendo o comando de todo o fundamental sector dos transportes, com a faculdade de restringir carreiras, de

<sup>10</sup> Portugal. Actas da Assembleia Nacional de 4/06/1945. Diário das Sessões, 1945, (nº167) p.526.

<sup>11</sup> Idem. p.526.

<sup>12</sup> Com o «arrendamento» observa-se um quadro de tensão no seio do Conselho de Administração da CP, entre os administradores nomeados pelo Estado (Duro Sequeira) e a tecnoestrutura do sector (Rui Ulrich, Fausto de Figueiredo, Vasconcelos Correia).

<sup>13</sup> Portugal. Actas da Assembleia Nacional de 4/06/1945. Diário das Sessões, 1945, (nº167) p.527.

<sup>14</sup> Idem p.526. Vejam - se as bases da proposta de lei nº IX, V, VI, VII e VIII.

suspender serviços e limitar percursos»<sup>15</sup>. Quanto ao seu enquadramento fiscal, a proposta ia no sentido de penalizar o sector rodoviário, na medida em que, para além do imposto de camionagem já existente, a base XVI estabelecia «um novo imposto, sobre as empresas concessionárias, no género do imposto ferroviário, para compensação dos melhoramentos a introduzir no sistema de transportes por estrada»<sup>16</sup>. Antunes de Guimarães mostra-se, igualmente, crítico em relação à extinção de dois órgãos especializados da Administração Central (as direcções-gerais), concordando com um único órgão com funções consultivas e executivas, o Conselho Superior de Transportes Terrestres.

Outras vozes se levantaram na Assembleia Nacional, como a do deputado João Duarte Marques, questionando a ausência da nacionalização das empresas ferroviárias, bem como, a preconizada medida de fusão da Direcção-Geral de Caminhos de Ferro e da Direcção-Geral dos Serviços de Viação, quando tudo deveria apontar para a necessidade de órgãos especializados a nível dos subsistemas.<sup>17</sup>

Para o deputado Mário de Figueiredo<sup>18</sup> a ideia fundamental «é a de que os transportes colectivos são um serviço público»<sup>19</sup> logo, assegurado pelo Estado, ainda que, se possível, em equilíbrio financeiro. Perante a dúvida quanto ao quadro legal do seu funcionamento, defende que o sistema de concessão «é o que melhor se harmoniza com a doutrina política portuguesa», e o que «corresponde à nossa tradição ferroviária».<sup>20</sup>

Na proposta de lei apresentada, Mário de Figueiredo defendeu o sistema de concessão com concentração, para o sector ferroviário, enquanto para o sector rodoviário a concentração proposta deveria ser parcial. Na proposta do Governo, a «concessão única» afigurava-se como a solução economicamente mais equilibrada, ao juntar concessões rentáveis (como a linha do Norte) e não lucrativas, como as linhas de via estreita.

Um outro aspecto importante da proposta referia-se à regulação. Para o relator da proposta de lei, sendo a concessão «feita por um contrato que cria direitos e obrigações e assenta na possibilidade de fazer a exploração do serviço em regime de equilíbrio económico é indispensável travar a concorrência»<sup>21</sup>. Regulação que se estabelecia não só entre os dois subsistemas de transporte, mas, dentro do próprio sistema rodoviário.

Na defesa do sector rodoviário, salientou-se Soares da Fonseca<sup>22</sup> ao afirmar a política de restrição contida na proposta da Câmara Corporativa, protegendo-se o caminho de ferro «à custa de limitações, restrições e encargos impostos à camionagem»<sup>23</sup>. De acordo com os cálculos, anteriormente apresentados pelo Dr. Ulisses Cortês, os activos investidos no sector rodoviário rondavam os três milhões de contos, arrecadando o Estado no triénio anterior à guerra, «27.000 contos de imposto ferroviário, contra mais de 100.000

<sup>15</sup> Idem p. 527.

<sup>16</sup> Idem p 527.

<sup>17</sup> Portugal. Actas da Assembleia Nacional de 4/06/1945. Diário das Sessões, 1945, (nº167) p.531.

<sup>18</sup> Relator da proposta de lei da coordenação dos transportes. Professor de direito da universidade de Coimbra, amigo pessoal do chefe do governo (Oliveira Salazar), Presidenta da CP desde finais dos anos 40 até 1969.

<sup>19</sup> Portugal. Actas da Assembleia Nacional de 8/06/1945. Diário das Sessões, 1945, (nº171) p 578.

<sup>20</sup> Idem, p. 578.

<sup>21</sup> Idem, p. 578.

<sup>22</sup> Deputado José Soares da Fonseca.

<sup>23</sup> Portugal. Actas da Assembleia Nacional de, 11/06/1945. Diário das Sessões, 1945, (nº172) p.587.

contos da circulação da via terrestre.»<sup>24</sup> Porquê um regime desigual para os dois serviços? Porquê a subalternização do transporte rodoviário? Porquê, na ausência de transportes, impor restrições ao estabelecimento dos mesmos? Estas eram algumas das questões colocadas à Assembleia pelos defensores da expansão dos transportes rodoviários.<sup>25</sup>

### 3. Os fundos documentais

A profunda reorganização do sector dos transportes terrestres, pensada desde finais dos anos trinta, e iniciada pelo então ministro das Obras Públicas e Comunicações, Eng. Duarte Pacheco, principiou pela «nacionalização» dos capitais accionistas e obrigacionistas das duas principais empresas ferroviárias portuguesas.<sup>26</sup>

A importância dos fundos documentais para o estudo do período, e em particular para o «Problema Ferroviário», identifica-se pelos seguintes fundos documentais:

#### 3.1. Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

A Direcção-Geral de Caminhos de Ferro (DGCF),<sup>27</sup> foi criada pelo Decreto nº5039 de 30-11-1918, sendo herdeira do espólio documental da Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro e, posteriormente, reorganizada pelo Decreto nº13510 de 23-04-1927. Sob a autoridade do Ministério das Comunicações (criado pelo decreto nº36061 de 27-12-1946), superintendia todos os assuntos de interesse geral relativos à exploração e construção de caminhos de ferro em Portugal, e exercia a fiscalização técnica e comercial sobre as empresas concessionárias de linhas férreas, dentro das leis, regulamentos e contratos. Igualmente, a seu cargo tinha a execução das «obras complementares» da rede do Estado<sup>28</sup> e competia-lhe, ainda, a fiscalização do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado,<sup>29</sup> que até 1933 estivera a cargo da Delegação do Governo nos Caminhos de Ferro do Estado. Foi extinta pelo decreto nº 38247 de 9 de Maio de 1951.

- *Colecção de Relatórios da Direcção-Geral de Caminhos de Ferro. Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Anos de 1927 a 1950*

- *Fundos diversos sobre Concessões*

#### 3.2. Direcção Geral dos Serviços de Viação (DGSV)

Foi com o Eng. Duarte Pacheco que se estabeleceu a primeira legislação relativa à coordenação dos transportes. Com base nos trabalhos da comissão criada em 1931,

<sup>24</sup> Idem. p. 588

<sup>25</sup> Para Soares da Fonseca o quadro de restrições ao transporte rodoviário circunscreve-se à pequena história dos barbeiros «há povoações com barbeiros insuficientes; há-as com maus barbeiros, e até as há sem barbeiro. Todavia fica vedado, aos particulares barbearem-se em casa»...Idem, p. 589

<sup>26</sup> A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (CP) e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta (BA)

<sup>27</sup> A DGCF regia-se pela organização aprovada pelo Decreto-lei nº 13.510, de 12/04/1927, e as alterações introduzidas pelos Decretos nºs. 15.965, 25.764, 26.115, 26.117 e 27.266, respectivamente de 31/08/1928, 17/08/1935, 23/11/1935 e 24/11/1936.

<sup>28</sup> Consequência dos acordos derivados do Contrato de Arrendamento dos Caminhos de Ferro do Estado, redes do Minho e Douro e do Sul e Sueste, arrendado à CP em 11/03/1927.

<sup>29</sup> De acordo com o art. 42º do Decreto-lei nº 26.117 de 11/03/1927.

publicou-se o Decreto nº 22.718 de 22 de Junho de 1933, que constituiu o Regulamento Especial de Transportes em Automóveis Pesados.

De salientar que a concorrência do transporte rodoviário ao caminho de ferro fez-se a nível do tráfego de passageiros pela camionagem de carreiras, enquanto que as mercadorias se deslocavam para o transporte de aluguer.

A justificação prendia-se com a atribuição do transporte de passageiros em automóveis pesados aos industriais de carreiras regulares, ficando o transporte de aluguer, liberto para o transporte de mercadorias.<sup>30</sup>

Até meados dos anos 40, a camionagem de aluguer, sem trajectos, sem horários ou quaisquer tipos de obrigações, constituiu a causa da fuga do tráfego de mercadorias para estrada.

*Colecção de Registos de Transportes Públicos:*

- *Carreiras concedidas. Vol I (nº2485) de 11/07/1930 ao Vol V (nº6688) de 3/09/2007;*
- *Carreiras provisórias. Vol. I (nº921/P) de 1953 ao Vol II (nº922) de 2000;*
- *Movimento de carreiras. Vol. I de 1954 ao Vol III de 1976;*
- *Pedido de concessões de carreiras de serviço público. Vol. I de 1955 ao Vol III de 1971;*
- *Registo de carreiras concedidas e canceladas. Vol I de 1933 ao Vol III de 1953;*
- *Registo de carreiras pedidas. Vol I de 1975 a 1983.*

*Colecção de Relatórios da Direcção-Geral dos Serviços de Viação. Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Lisboa. Anos 1933 a 1950.*

### **3.3. O Conselho Superior de Transportes Terrestres**

O Conselho Superior de Transportes Terrestres foi criado pelo Decreto-Lei nº 3596, de 24-11-1945, com o objectivo de orientar a aplicação das disposições da Lei 2008, de 07-09-1945, relativas à eficiência e coordenação dos transportes públicos por caminho de ferro e por estrada, tendo resultado da fusão dos Conselhos Superiores de Caminho de Ferro e de Viação. Foi extinto pelo Decreto-Lei nº 488/71, de 09-11-1971.

No quadro normativo do reordenamento do sector, cabia ao Conselho Superior de Transportes Terrestres (CSTT) o estudo e a apreciação da coordenação dos transportes ferroviários e rodoviários.<sup>31</sup>

Em termos gerais a coordenação dos transportes terrestres fora objecto de um diploma promulgado pela Assembleia da República, a Lei 2008, de 7/12/1945, sob o título da Coordenação dos Transportes Terrestres.

<sup>30</sup> Art.º 3º do Regulamento de Transportes em Automóveis Pesados. Decreto Lei nº 23.499 de 24 de Janeiro de 1934.

<sup>31</sup> O CSTT foi o organismo que resultou da fusão do Conselho Superior de Camionagem e do Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

Competia ao CSTT a remodelação dos textos legislativos, então em vigor, sobre a exploração e polícia dos caminhos de ferro e dos transportes automóveis, bem como, a reformulação dos quadros tarifários aplicados aos dois subsistemas de transporte.

O CSTT estava na dependência directa do Ministério das Comunicações, estando nele representados, segundo o modelo corporativista em vigor, os serviços da administração pública interessados na matéria da sua competência, as actividades agrícolas, industriais e comerciais, as empresas ferroviárias e os transportadores em automóvel.

As empresas de transportes em automóveis com exploração de serviços por concessão, eram obrigadas por lei a fazerem serviços combinados entre si ou com o caminho de ferro, desde que tal se justificasse, numa perspectiva de concessão. Assim, todos os transportes regulares efectuados em automóveis, tanto de passageiros como mercadorias, obedeciam a horários, que viabilizassem a ligação com os caminhos de ferro, nas localidades servidas por ambos os sistemas de transporte.

Independentemente do serviço combinado, os transportes ferroviários estabeleciam contratos de serviço combinado com empresas de transportes ocasionais, para o transporte de mercadorias.

A exploração era da exclusiva responsabilidade de cada uma das empresas que participavam no serviço.

No sector dos transportes ocasionais de mercadorias, e em conformidade com o plano geral de coordenação, a exploração era feita, por áreas circulares em torno da sede de exploração da empresa, num raio de 30, 50, 100 e mais de 100 quilómetros.

Toda a documentação produzida pelo CSTT encontra-se no AHTT, e dela destacamos as seguintes colecções:

- *Relatórios do Conselho Superior dos Transportes Terrestres. Ministério das Comunicações. 1945 a 1971;*
- *Livros de Actas do Conselho Superior dos Transportes Terrestres Volume 1, Acta nº 1, 15 de Março de 1946 ao Vol. 13, Acta nº 364 de 16/12/1971;*
- *Livros de Actas da Delegação do Conselho Superior dos Transportes Terrestres Volume 1, Acta nº 1, 18 de Fevereiro de 1949 a Acta nº 11 de 16 de Outubro de 1953;*
- *Série Pareceres do CSTT (dos quais se salientam os Pedidos de concessão de transportes).*

O CSTT teve como missão inicial, no qual consumiu os dois primeiros anos, a preparação da proposta de lei do Regulamento de Transporte em Automóvel (RTA), o qual veio a ser publicado em 1948.

### **3.4. Fundo Especial de Transportes Terrestres**

O Fundo Especial de Transportes Terrestres (FETT) foi criado a partir do Fundo Especial de Caminhos de Ferro (FEFC)<sup>32</sup> e do Fundo Especial de Camionagem (FEC).<sup>33</sup>

<sup>32</sup> Criado pela Carta de lei de 14 de Julho de 1899.

<sup>33</sup> Criado pelo Decreto-lei nº 37.191 de 24 de Novembro de 1948.

O FECF era constituído por 80% do Imposto Ferroviário.<sup>34</sup> Pelo Decreto-Lei 37.711, de 30 de Dezembro de 1949, passou a competir à Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro a administração do Fundo Especial de Camionagem.

O FETT foi promulgado pelo Decreto-Lei nº38247, de 09-05-1951. Tinha como objectivo prestar assistência financeira à política de desenvolvimento e coordenação dos transportes terrestres. Foi extinto pelo Decreto-Lei nº21786 de 14/02/1986.

Principais fundos e colecções existentes:

- *Relatórios e Contas. Comissão Administrativa do Fundo Especial de Transportes Terrestres. Ministério das Comunicações. 1951 a 1986*
- *Colecção Livros de Actas do Fundo Especial dos Transportes Terrestres.*
- *Fundo constituído por diversa documentação que informa os processos financiados pelo FETT.*

### 3.5. O Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis

O Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis (GITA), foi criado pelo Decreto-Lei nº 25.004, de 5 de Fevereiro de 1935, sendo «constituído, obrigatoriamente, por todas as entidades singulares ou colectivas que exerçam ou venham a exercer no continente, a indústria de transportes em automóveis nas modalidades de aluguer e carreiras de serviço público».<sup>35</sup> (Art. 1º)

O GITA substituiu a Associação da Classe dos Empresários de Carreiras de Auto-Onnibus.

As suas atribuições estendiam-se ao «estudo e aperfeiçoamento técnico da indústria de transportes em automóveis, serviços de apoio e consultoria aos associados, a promoção de elementos de crédito e de financiamento aos associados, bem como, a melhoria das condições do pessoal dos seus agremiados (Art. 5º).

A sua estrutura inicial, de acordo com o Art. 4º, dividia-se em três secções, de acordo com as modalidades da indústria de transportes em automóveis: ligeiros de aluguer, pesados de aluguer e carreiras de serviço público.

Principais colecções:

- *Livros de Correspondência Recebida. Delegação do Governo. GITA. Lisboa. 1943*
- *Livros de Correspondência Expedida. Delegação do Governo. GITA. Lisboa. 1943 a 1944*
- *Relatórios e Contas. Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis 1948 a 1976*
- *Livros de Actas da Direcção do Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis Vol. I, Acta de 13 de Abril de 1935 ao Vol. II, 8 de Agosto de 1973*
- *Actas do Conselho Geral do Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis.*

<sup>34</sup> Criado pelo Decreto-lei 12.103 de 5 de Agosto de 1926 que integrou num único imposto os antigos impostos de trânsito, adicional, complementar, selo e emolumentos e assistência pública.

<sup>35</sup> Portugal. Decreto nº 25.004 de 5 de Fevereiro de 1935, Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis. Diário do Governo. I Série, nº 28 de 5 de Fevereiro de 1935, pp. 238 a 241.

*Vol.1, 24 de Abril de 1935 ao Vol.3, 30 de Dezembro de 1974*

*- Autos de Posse dos membros do Conselho Geral do Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis. Vol.1, 2 de Janeiro de 1937 ao Vol.3, 30 de Março de 1973*

*- Autos de Posse da Direcção do Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis Vol.1, 7 de Janeiro de 1938 ao Vol. 2, 16 de Abril de 1973*

*- Actas referentes às eleições dos membros do Conselho Geral. Vol. de 29 de Novembro de 1936 ao 10 de Março de 1973*

*- Relatórios do Delegado do Governo. Vol. V 30 de Janeiro de 1947 ao Vol X de Dezembro de 1953*

*- Livro de Actas do Conselho de Verificação das eleições do membros do Conselho Geral do GITA.7 de Dezembro de 1936 a 13 de Março de 1973*

#### **4. A situação do sector no início dos anos 50**

A exploração da rede ferroviária portuguesa foi atribuída por concessão, pelo prazo de 50 anos a partir de 1/01/1951, à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (CP). Apenas a Linha de Cascais com o Ramal da Cruz Quebrada ao Estádio Nacional (em tracção eléctrica), numa extensão total de cerca de 30 quilómetros ficou sob a exploração da Sociedade Estoril, numa subconcessão até 30/12/1976.

No final da concessão, reverteria para o Estado o estabelecimento industrial da Companhia. Em compensação, o Estado além de outros encargos, reembolsaria os accionistas pelo valor nominal das acções e satisfaria os encargos das obrigações não amortizadas e de dívidas pendentes, cujos vencimentos fossem posteriores ao termo da concessão, devidamente autorizados pelo Governo.

A exploração fazia-se sob fiscalização do Governo, ficando a Companhia obrigada a um conjunto de servidões, oriundas do modelo contratual anterior (obrigatoriedade tarifária, de transporte, etc.).

A concessionária ficava autorizada a executar outros tipos de transportes (via terrestre, fluvial ou aérea), que interessem à sua exploração, com a condição dos mesmos se subordinarem aos regimes legais dos respectivos subsistemas.

Financeiramente, o Governo ficava autorizado a participar na obtenção de fundos para a execução dos planos de transformação e de reapetrechamento da concessionária. O Governo subsidiaria a Companhia, independentemente dos planos de reorganização, no caso de não ser atingido o equilíbrio financeiro da exploração. Os subsídios, a executar pelo FETT, eram reembolsáveis.

Ficava como responsabilidade da Companhia os encargos financeiros do serviço de dívida. O Estado detinha cerca de 50% do capital accionista da CP:

Administrativamente os transportes rodoviários classificavam-se em:

- transportes regulares, objecto de concessão em percursos determinados e cuja exploração ficava sujeita a tarifas e horários previamente homologados;
- transportes ocasionais, dependentes de licenças, que eram emitidas por veículo.

