



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DÊSTE NÚMERO — 3060

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Governo*, deve ser dirigida à Direcção Geral da Imprensa Nacional. As publicações literárias do quo se recebem 2 exemplares anucliam-se gratuitamente.

ASSINATURAS			
As 3 séries . . .	Ano 240\$	Semestre	130\$
A 1.ª série . . .	" 90\$	"	48\$
A 2.ª série . . .	" 80\$	"	43\$
A 3.ª série . . .	" 80\$	"	43\$

Avulso: Número de duas páginas 630;
de mais de duas páginas 630 por cada duas páginas

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 2\$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do sêlo. Os anúncios a que se referem os §§ 1.º e 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 10.112, de 24-ix-1924, têm 40 por cento de abatimento.

Aviso aos assinantes

Todos os assinantes do «Diário do Governo» cujas assinaturas terminem no fim do corrente mês são prevenidos de que as devem renovar, remetendo a importância respectiva até o dia 27, a fim de não sofrerem interrupção na remessa.

Os preços são os seguintes:

As 3 séries:	240\$	por ano	ou	130\$	por semestre
A 1.ª série:	90\$	"	"	48\$	"
A 2.ª série:	80\$	"	"	43\$	"
A 3.ª série:	80\$	"	"	43\$	"

Para o estrangeiro ou colónias que não sejam da Africa Ocidental acrescêm os portes do correio.

SUMÁRIO

Presidência do Ministério:

Decisão arbitral acêrca das discordâncias entre o Estado e a Companhia Portuguesa de Aviação, relativas à interpretação do cadernos de encargos a que se refere o respectivo contrato.

Ministério da Guerra:

Nova publicação, rectificada, do decreto n.º 21:892, que regula o tempo de serviço efectivo nas fileiras a que as praças são obrigadas.

Ministério da Marinha:

Portaria n.º 7:477 — Fixa a lotação da Direcção do Serviço de Máquinas.

Ministério das Colónias:

Aviso pelo qual se torna pública a equivalência do franco-ouro para a percepção de taxas telegráficas nas colónias de S. Tomé, Moçambique e Estado da Índia.

PRESIDÊNCIA DO MINISTÉRIO

Conselho Nacional do Ar

Tendo-se suscitado dúvidas na interpretação dos cadernos de encargos a que se referem os artigos 31.º, 33.º e 34.º do contrato celebrado entre o Governo Português e a Companhia Portuguesa de Aviação, aprovado pelo decreto n.º 18:899, de 30 do Setembro de 1930, o modificado pelo decreto n.º 20:895, de 12 de Fevereiro de 1932, por determinação do S. Ex.ª o Sr. Presidente do Ministério publicam-se as discordâncias da Companhia Portuguesa de Aviação e suas justificações, o acórdão

da comissão a que se refere o § único do artigo 32.º e a decisão arbitral a que se refere o mesmo § único do artigo 32.º dos já citados decretos.

Discordâncias da Companhia Portuguesa de Aviação e suas justificações

Artigo 1.º (p. 3).

Limitando-se os cadernos de encargos à definição em detalhe das obrigações impostas pelo contrato, é evidente que êsses cadernos de encargos em caso nenhum podem modificar essas obrigações.

A redacção dêste artigo:

A expressão «cadernos de encargos», usada frequentemente e designada, por vezes, pelas letras C. E., abrange os cadernos de encargos e anexos previstos no contrato, tudo constituindo um todo solidário com a letra e espírito das disposições contratuais.

invalida o princípio de subordinação dos cadernos do encargos ao contrato que se torna impossível manter.

A fim de estabelecer esta subordinação, propomos a inserção de um § 2.º com a seguinte redacção:

Fica expressamente entendido que nenhuma das obrigações impostas à Companhia pelos cadernos de encargos poderá representar quaisquer exigências a mais daquelas que o contrato estabelece.

Pedimos à comissão arbitral que se pronuncie sobre os dois pontos seguintes:

1.º ¿ Este parágrafo não está estritamente de acôrdo com o contrato?

2.º ¿ Recusar a inserção dêste parágrafo não será admitir o princípio de que certas obrigações resultantes de cláusulas dos cadernos de encargos poderão estar em opposição às condições do contrato?

Tratando-se, enfim, de uma questão tam importante, como a da supremacia do contrato sobre todas as disposições complementares, permitimo-nos declarar que não podemos aceitar que, sob uma alegação de inutilidade, seja recusada a inclusão de um parágrafo elucidativo.

Artigo 10.º (p. 17).

Artigo 14.º (p. 23).

Artigo 16.º (p. 26).

Os cadernos de encargos do material aeronáutico estabelecem que os aviões da Companhia

Devem poder efectuar, pelo menos, uma etapa superior de 25 por cento à maior daquelas para que é destinado.

Aposar dessa margem considerável, forçosamente acontecerá que, em caso de ventos contrários excepcionais, um avião não poderá terminar a sua etapa sem reabastecimento intermediário.

Seria, portanto, preferível prever desde já os reabastecimentos de gasolina nas etapas de maior extensão. A Companhia incorreria numa falta grave se não tomasse tais precauções e não poderia garantir a regular exploração das suas linhas se lhe fôsse recusada a autorização de prever essas escalas facultativas.

Ocorre-lhe perguntar à comissão de arbitragem:

1.º ¿ Mesmo com um raio de acção pelo menos igual àquele que foi previsto para todas as outras linhas aéreas, ou seja 25 por cento a mais da extensão da etapa a percorrer, não será de obrigatoria prudência prever certos reabastecimentos suplementares de gasolina?

2.º ¿ É admissível recusar o tomar-se em consideração uma tal medida de prudência, medida aliás adoptada num grande número de linhas aéreas?

Artigo 11.º (p. 18).

Artigo 12.º (p. 20).

O artigo 13.º do contrato estabelece que a

Determinação dos itinerários e da sua extensão será fixada pelos cadernos de encargos.

É de notar, porém, que Nova Lisboa foi escolhida como ponto de partida para a linha de penetração por ser uma das escalas da linha principal de Angola. No entanto ninguém compreenderia que o Caminho de Ferro de Benguela, destinado a drenar o tráfego do interior em direcção à costa, fôsse limitado ao Huambo e não seguisse até o Lobito.

O mesmo deve ser considerado para a linha aérea que segue o itinerário do caminho de ferro e que, consequentemente, da mesma maneira serve esta região.

Provado está que um serviço aéreo quinzenal só dificilmente poderá rivalizar com um comboio diário.

Se o itinerário da linha aérea não fôr prolongado até o seu destino mais normal (Lobito), essa circunstância agravante dará lugar a que o avião faça a sua viagem sempre vazio, o que seria, evidentemente, contrário aos interesses do Estado e da colónia, assim como aos da Companhia.

Não pode esta Companhia, em vista da situação mundial e dos seus pesados encargos, pensar sequer no estabelecimento da linha, além das que lhe são impostas pelo contrato.

Estaria porém disposta, excepcionalmente, a estabelecer a linha Nova Lisboa-Lobito, sem prejudicar praticamente as comunicações com Humpata, desde que, provisoriamente, lhe fôsse permitido fazer a ligação entre Huambo-Humpata por automóvel.

A diferença de 350 quilómetros seria facilmente percorrida em oito horas contra duas horas de avião, e como se poderá aproveitar a noite para a ligação por automóveis, casos haveria em que as comunicações seriam mais rápidas do que por avião. Em qualquer caso, um pequeno atraso de seis horas, na pior das hipóteses, para um percurso de seis dias, seria largamente compensado com o estabelecimento da linha do Lobito.

Este regime não seria considerado como definitivo e duraria apenas enquanto razões fortes não o fizessem modificar.

Consequentemente, considerando solução n.º 2 a solução acima exposta e considerando solução n.º 1 a que consta dos cadernos de encargos, a Companhia pergunta:

1.º ¿ Se a solução n.º 2 não satisfaz com vantagem as exigências do tráfego em relação à solução n.º 1?

2.º ¿ Se o artigo 31.º do contrato

A elaboração desses cadernos de encargos deverá obedecer às exigências do tráfego para cada ligação.

não implica, no caso particular da rede de Angola, a adopção da solução n.º 2?

A Companhia propõe, portanto, a inclusão do seguinte parágrafo no artigo 11.º:

Prevendo a exploração Nova Lisboa-Humpata por automóvel.

Por outro lado, e em referência ao artigo 12.º, a Companhia mantém o seu ponto de vista derivado da exacta interpretação do contrato.

Por nenhuma forma se infere da redacção do n.º 1.º do § 6.º do artigo 16.º que a Companhia seja forçada, desde o início, a efectuar a ligação completa até à fronteira. Se assim fôsse, a redacção seria outra, e em vez da frase «na direcção da fronteira» ter-se-ia escrito «uma linha até à fronteira».

A intenção do contrato foi unicamente marcar uma direcção, e como a simples indicação da fronteira do Congo Belga não bastaria, restringiu-se essa fronteira à parte que confina com a região do Cassai.

Sem esta última indicação, a linha de penetração poderia ser feita na direcção nordeste ou mesmo NNE.

É evidente, pois, que o contrato não impõe a obrigação de estabelecer esta linha em toda a sua extensão, e unicamente define como ela deverá ser estabelecida quando fôr executada na sua totalidade.

Na orientação que julgamos presidirá às resoluções da comissão arbitral, de não exigir à Companhia, inicialmente, sacrificios inúteis, e em face do pouco interesse que esta linha, de começo, evidentemente tem, propomos a seguinte fórmula, que conciliará os interesses da Companhia e do Estado:

1.º Que não seja obrigatória, inicialmente, a linha até à fronteira.

2.º Que a Companhia execute em cada mês as viagens na direcção indicada que, de acordo com o Governo de Angola, forem consideradas úteis, na condição de que o número total de quilómetros percorridos no ano não seja superior a 12:000.

Julgamos desnecessário demonstrar que esses 12:000 quilómetros podem ter uma utilização muito mais interessante, sendo percorridos conforme as exigências do tráfego, do que doze viagens até à fronteira, a maioria delas, possivelmente, com os aviões vazios.

É bom lembrar que a linha considerada tem a concorrência de um comboio diário.

A Companhia pergunta à comissão de arbitragem, como já o fez precedentemente, se esta solução não satisfaz melhor as exigências do tráfego e se, por consequência, o artigo 31.º do contrato não implica a adopção desta solução.

Artigo 13.º (p. 22).

É possível que razões de ordem técnica, aceites pelo Estado e pela Companhia, aconselhem a preferir Nacala a Quelimane como ponto de partida a fixar para a linha França-Madagascar para a travessia do canal de Moçambique.

Efectivamente, por um lado, a comissão mixta que procedeu aos estudos na colónia de Moçambique viu-se na impossibilidade de estudar a base de Nacala, por motivos imprevistos; por outro lado, os estudos feitos sobre o litoral de Madagascar não permitiram ainda determinar se a travessia do canal de Moçambique devia ser feita na altura de Nacala ou na de Quelimane.

Preciso é, portanto, prever o caso de o ponto de partida

para a travessia do canal de Moçambique vir a ser Nacala.

A linha terrestre Tete-Quelimane deverá ser, nesse caso, prolongada até Nacala e o aeroporto marítimo seria deslocado de Quelimane para Nacala.

A Companhia propõe o seguinte parágrafo:

No caso de o ponto de partida da travessia do canal de Moçambique ser feito em Nacala, a linha indicada terrestre, Tete-Quelimane, será prolongada até Nacala.

Artigo 1.º (p. 29).

Conforme está estabelecido neste artigo, os cadernos de encargos têm por fim especificar os detalhes do contrato.

A fim de evitar todo e qualquer conflito futuro entre a interpretação dos cadernos de encargos e do contrato, afigura-se-nos que tal princípio deve ficar claramente definido.

Propomos, portanto, a seguinte redacção:

Os serviços a assegurar pela Companhia são, de um modo geral, os que constam do contrato, sendo os seus detalhes especificados em cadernos de encargos, que em nenhum caso poderão aumentar os encargos que para a Companhia resultam do contrato.

Artigo 2.º (p. 30).

Nos percursos estrangeiros, a natureza do tráfego ou das obrigações de carácter nacional ou particular pode levar a adoptar princípios de exploração que não poderiam ser aplicados às linhas da Companhia.

As subvenções de que beneficiam outras companhias tornam possíveis processos de exploração que não podem ser impostos à Companhia.

Da aplicação da doutrina deste artigo resultaria poder o Governo obrigar a Companhia a manter uma exploração que seria seguramente a melhor e a mais cara do mundo, pois reuniria todos os aperfeiçoamentos e melhoramentos de todas as companhias, o que seria absurdo e contrário ao estabelecido no contrato em vários artigos que garantem à Companhia uma exploração tam económica quanto possível.

Propomos a eliminação deste artigo e salientamos o único caso que se pode prever — o da segurança — já previsto no artigo seguinte.

Se, porém, a comissão arbitral não concordar com a proposta da Companhia e, conseqüentemente, se mantiver um artigo desta natureza, a Companhia propõe a seguinte redacção:

A Companhia, no decurso da sua concessão, aplicará nos seus serviços de exploração os aperfeiçoamentos e melhoramentos que, de uma maneira geral, forem sendo adoptados nas linhas aéreas de percursos semelhantes, sem que esta obrigação possa afectar o princípio de economia de exploração consignado no contrato.

Artigo 20.º (p. 51).

A radiogoniometria tem por objecto facilitar a navegação das aeronaves e, particularmente, nos trajectos em que se perde de vista a terra e ainda na travessia das regiões desertas.

Poucos trajectos haverá cuja navegação aérea seja tam fácil como a do percurso Lisboa-Tânger, que segue quasi sempre uma costa.

Por conseqüência, e por comparação com a exploração das linhas similares, a Companhia considerou inútil a radiogoniometria para a linha Lisboa-Tânger.

Artigo 37.º (p. 72).

Os cadernos de encargos, tendo por fim precisar os de-

talhes do contrato, preciso será determinar nêles que a falta de um ou mais instrumentos de bordo, sendo uma das causas menos grave, a da «falta de segurança», prevista pelo artigo 44.º do contrato, dará lugar à mínima das multas previstas, ou seja 200\$, tanto mais que as multas desta natureza, podendo implicar a rescisão do contrato, devem ficar nitidamente definidas.

A Companhia propõe a seguinte redacção:

Quando a viagem fôr efectuada por uma aeronave à qual falte um ou mais instrumentos de bordo, a Companhia será multada em 200\$.

Artigo 38.º (p. 73).

Devemos observar que, mesmo para companhias estrangeiras subvencionadas, o atraso na partida de uma etapa, como conseqüência de um atraso havido no decorrer de uma etapa antecedente, não está sujeito a penalidades, nem implica a perda da subvenção.

Inútil será insistir no facto de uma companhia não subvencionada ser multada, no caso presente, com maior rigor que companhias subvencionadas.

Propomos, portanto, que a frase:

Mas considerando-se, para os efeitos de multa, que o novo avião partiu à hora a que efectivamente chegou o atrasado.

seja substituída por:

De qualquer modo, o atraso na partida de uma etapa, devido a um atraso havido durante uma etapa antecedente, não fica sujeito a penalidades.

Artigo 39.º (p. 74).

Por analogia com os contratos das companhias estrangeiras, pedimos que, a seguir às palavras:

circunstâncias atmosféricas,

seja acrescentado:

ou marítimas.

Artigo 41.º (p. 76).

O § 2.º do artigo 33.º do contrato estabelece que as multas relativas à frequência e regularidade das linhas não podem exceder, por uma só vez, 10.000\$.

O presente artigo trata precisamente de uma falta ao princípio da regularidade.

Parece-nos, portanto, que a multa deve ser limitada a 10.000\$ na hipótese mais desfavorável — segunda reincidência — conforme o contrato.

É ambígua a redacção do § único. A frase «em conformidade com os horários» poderá deixar supor que as viagens efectuadas com atrasos (já sujeitas a penalidades por uma multa correspondente neste caso) determinariam a penalidade prevista aqui no caso de suspensão de funcionamento de linha.

Propomos, pois, a seguinte redacção:

Sempre que a Companhia, sem o acôrdo expresso do Governo, modificar ou suspender algumas ligações ou etapas indicadas no contrato e nos cadernos de encargos será multada em 2.500\$ pela primeira vez, podendo a multa ir até ao dôbro desta importância na primeira reincidência e ao triplo na segunda e seguintes.

§ único. Considera-se suspensa uma ligação que deixou de ser totalmente efectuada no número de viagens a seguir indicado, exceptuando casos de força maior reconhecidos pelo Estado:

Ligação mensal — duas viagens.

Ligação quinzenal — três viagens.

Ligação semanal — quatro viagens.

Ligação bi-semanal — cinco viagens.

Ligação diária — seis viagens.

Artigo 42.º (p. 77).

Torna-se evidente que não deve ser aplicada uma multa senão quando a Companhia tenha efectivamente cometido uma infracção.

Seria muito fácil afirmar que, quaisquer que fôsem as circunstâncias, a utilização de um avião para o fim particular pudesse sempre ser considerada como podendo afectar a regular execução do programa, diminuindo em tal caso, momentaneamente, a reserva de aviões destinada a êsse programa.

Nenhum critério seria legítimo para determinar se, em tal caso, não há uma possibilidade, mesmo afastada, de risco para a Companhia de se ver embaraçada na execução do seu regular programa.

No propósito de evitar controvérsias sem interesse sobre tais possibilidades propomos que a frase:

E podendo afectar a sua regular e plena execução

seja substituída por:

E afectando a sua regular e plena execução.

Artigo 44.º (p. 79).

Nenhuma companhia de navegação aérea está sujeita a penalidade por negligência na apresentação de documentos.

Particularmente surpreendidos por constataremos que uma companhia aérea, não subvencionada, seja sobrecarregada de mais multas que nenhuma companhia subvencionada e por motivos de tam pouca importância, propomos a eliminação dêste artigo.

Artigo 7.º (p. 91).

Artigo 8.º (p. 93).

A Companhia aceita as dimensões dos terrenos de recurso indicados nestes artigos (terrenos de Moçambique e de Angola) com a condição de que êles correspondam somente às superfícies de que a Companhia deve reservar-se a propriedade para o desenvolvimento provável e futuro dos seus serviços.

Está provado já, pela experiência das linhas que há muitas anos funcionam em condições semelhantes (Congo Belga, África do Sul e América do Sul), que para as necessidades de um avião que tenha que utilizar estes terrenos de recurso são suficientes pistas com a largura aproximada de 100 metros.

Juntamos cópia da carta pela qual a S. A. B. E. N. A. declara à Administração da Aeronáutica Belga que:

As pistas de recurso das linhas do Congo Belga estão distantes entre si de 35 a 40 quilómetros; estão orientadas na direcção dos ventos normais. Dimensões: 800 a 1:000 $\times$ 100 metros.

Lembramos à comissão arbitral que a dimensão 800 a 1:000 metros está plenamente justificada no Congo Belga em razão da sua altitude elevada (2.000 metros, em média) e da utilização de aviões de grande tonelagem (5 toneladas).

A Companhia está disposta a respeitar esta dimensão, quando se encontrar nas mesmas circunstâncias, e a adoptar um comprimento de pistas mais reduzido para terrenos situados a menor altitude e aviões de menor tonelagem.

A Companhia pede à comissão arbitral que se digne pronunciar-se sobre os seguintes pontos:

1.º $\int$ Podem ou não comparar-se as condições naturais de Moçambique o de Angola com as do Congo Belga, tendo em consideração que os frequentes tornados, que justificam os terrenos de recurso no Congo Belga não existem em Angola e muito raras vezes em Moçambique, o

também que a densidade da floresta do Congo Belga é muito maior que a das florestas de Angola e Moçambique?

2.º $\int$ Não está porventura provado que as dimensões dos terrenos de recurso do Congo Belga têm dado inteira satisfação a quem dêles se utiliza há muitos anos, não obstante o peso e as dimensões dos aviões de S. A. B. E. N. A. serem muito superiores ao peso e dimensões previstos para os aviões da Companhia?

3.º Conseqüentemente $\int$ as dimensões propostas pela Companhia não satisfarão inteiramente as exigências da exploração inicial especificadas no acôrdo de Fevereiro de 1932, entre o Estado e a Companhia?

4.º $\int$ Não deverá o § 3.º do artigo 31.º do contrato, já citado, ser aplicado nos casos em que o contrato é claro e formal?

Artigo 16.º (p. 107).

Estabelecendo o contrato, pelo seu artigo 31.º, que à elaboração dos cadernos de encargos presidirá o princípio de economia para a Companhia, a preferência dada pelos mesmos cadernos de encargos aos terrenos examinados em Lourenço Marques recaiu no terreno mais caro, que nenhuma vantagem apresenta em relação ao segundo.

Não mencionam os cadernos de encargos o terreno da Reserva Indígena que, pertencendo ao Estado, seria, por contrato, cedido à Companhia.

Certos estamos de que este último terreno não foi considerado, pelo convencimento de que o Estado não pode dispor, para o efeito considerado, do terreno reservado aos indígenas.

Por conversa que tivemos com o governador geral de Moçambique, quando estive em Lisboa, julgamos poder afirmar que nenhuma impossibilidade existe na utilização do terreno da Reserva Indígena.

Oficiámos sobre este assunto ao governador que nos prometeu responder de Lourenço Marques.

Propomos, pois, que seja adicionado ao artigo 1.º um § 3.º, com a seguinte redacção:

No caso de o governador geral de Moçambique não se opor à utilização do terreno da Reserva Indígena, poderá este ser utilizado de preferência para o aeródromo de Lourenço Marques, desde que satisfaça as condições técnicas indicadas para os terrenos A e C.

À apreciação da comissão arbitral submetemos o seguinte ponto:

O terreno da Reserva Indígena, mencionado no relatório da comissão mixta, referente a Moçambique, e sobre o qual o estudo dos delegados da Companhia, junto àquele relatório, ofereceu dados precisos, encontrando-se a menos de 10 quilómetros da cidade, à beira da estrada de Marraquene, não será pelas suas dimensões, seu nivelamento e pela estrada que o liga a Lourenço Marques, isto é, sob todos os pontos de vista técnicos, superior aos terrenos A e B, cujas dimensões são inferiores, e que nem sequer estão ligados por estradas à cidade.

Artigo 29.º (p. 130):

Não se compreende que a Companhia seja obrigada à instalação de telefones para serviço público.

Uma tal obrigação jamais foi imposta a companhias aéreas.

Artigo 35.º (p. 137).

O princípio estabelecido neste artigo, que não foi aplicado para muitos aeródromos importantes de todo o mundo, não pode ser aceite *a priori* pela Companhia.

Tal princípio poderia obrigar a Companhia a construir artificialmente e completamente um aeródromo numa região acidentada, cujas despesas seriam de tam grande monta que difficil se torna calculá-las.

Para cada caso especial a Companhia e o Estado deverão pôr-se de acôrdo sobre o terreno que ofereça, no seu conjunto, as melhores condições, sem que um princípio geral e absoluto venha dificultar a escolha. A adopção dêste princípio restringiria o direito à arbitragem.

A Companhia propõe, pois, a seguinte redacção:

Todos os aeroportos, aeródromos e aeródromos de recurso devem ser situados próximo de vias de comunicação e, tanto quanto possível, perto do centro da cidade ou povoação a servir.

Artigo 39.º (p. 141).

Está universalmente admitido que o sobrevôo de certas regiões não carece de instalação de terrenos de recurso, o tanto assim que nunca se pensou, por exemplo, estabelecer terrenos de recurso na região de Beauce ou entre Tânger e Casablanca.

Muitos seriam os exemplos que poderíamos citar, mas, resumindo, diremos que nunca foram reconhecidos necessários terrenos de recurso nas regiões que apresentam superfícies naturais de aterragem.

Em face do exposto, propomos a seguinte redacção:

Os aeródromos de recurso, quando reconhecidos necessários, serão instalados no percurso das linhas aéreas entre os aeroportos ou aeródromos e, em princípio, a distâncias máximas de 50 quilómetros, quando a sua localização não estiver especialmente determinada nos cadernos de encargos.

Artigo 40.º (p. 143).

As dimensões indicadas neste artigo não puderam ser respeitadas na escolha da maior parte dos terrenos preferidos pela comissão mixta.

O mesmo sucederá de futuro, pela força das circunstâncias.

A fim de evitar uma contradição flagrante entre as dimensões indicadas e as reais, propomos que sejam acrescentadas as palavras «em princípio», eliminando, por outro lado, a palavra «actualmente».

So é de admitir que para uma exploração futura estas dimensões venham a ser necessárias, evidente é que para as actuais exigências da exploração elas o não são.

Propomos, pois, a seguinte redacção:

Consideram-se como aeroportos, aeródromos e aeródromos de recurso tipos aqueles que, estando a uma altitude inferior a 500 metros acima do nível do mar, disponham de pistas com, em princípio, as seguintes áreas, respectivamente:

- a) Para aeroporto e aeródromo, 80 hectares;
- b) Para aeródromo de recurso, 20 hectares.

A forma a adoptar nas pistas dêstes aeroportos, aeródromos e aeródromos de recurso pode ser a circular, a quadrada ou a de qualquer polígono regular e a rectangular, não devendo neste caso o lado menor ser inferior a 750 metros para os aeroportos e aeródromos e a 100 metros para os aeródromos de recurso.

§ único. As dimensões indicadas serão aumentadas de 15 por cento para altitudes entre 500 e 1:000 metros; de 25 por cento entre 1:000 e 1:500 metros e de 40 por cento entre 1:500 e 2:000 metros.

Artigo 41.º (p. 144).

Pelas mesmas razões já expostas afigura-se-nos indispensável reduzir a índole exageradamente rigorosa de

certas disposições que estão em contradição com as possibilidades práticas.

Assim, propomos a seguinte redacção:

A superfície e dimensões indicadas nos cadernos de encargos para as pistas dos aeroportos, aeródromos e aeródromos de recurso serão as mínimas que estes devem ter.

A Companhia deve aproveitar sempre o terreno o melhor possível.

A Companhia deve prever o seu aumento para satisfazer por completo às necessidades da exploração e às condições indicadas no artigo anterior e seu § único.

A Companhia considera, igualmente, indispensável a inserção de um novo artigo com a seguinte redacção:

As áreas indicadas nestes cadernos de encargos para os terrenos de recurso serão adquiridas pela Companhia desde o início.

É a companhia, porém, autorizada, para a exploração inicial a que o contrato se refere, a reduzir, do começo, as áreas utilizadas a pistas com dimensões variáveis, segundo as circunstâncias, não podendo cada pista ter uma largura inferior a 100 metros de superfície de rolamento. Estas dimensões serão aumentadas até o limite que se julgar necessário, sempre que se reconheça a sua insuficiência.

Artigo 42.º (p. 145).

Pedimos à comissão de arbitragem que se digne tomar em consideração o novo artigo que propomos a propósito do artigo 41.º, a p. 144, cujo princípio, no caso de ser adoptado, deve ser igualmente aplicado ao presente artigo.

Artigo 43.º (p. 146).

A modificação que propomos para este artigo é ainda uma consequência do princípio evocado para o artigo precedente.

A Companhia propõe, pois, a seguinte redacção:

Nos casos em que as circunstâncias locais não permitam o estabelecimento de pistas da forma e dimensões acima indicadas, a Companhia poderá propor outras, devendo conservar a mesma área e ter em atenção que a largura mínima de cada pista dos terrenos de recurso não seja, inicialmente, inferior a 100 metros.

A maior extensão das pistas será dirigida na direcção dos ventos dominantes na região.

Artigo 45.º (p. 148).

A redacção dêste artigo é excessivamente rígida, podendo colocar a Companhia, por vezes, na impossibilidade material de lhe dar cumprimento.

Propomos a seguinte redacção:

Na medida do possível, o solo de cada aeroporto, aeródromo ou aeródromo de recurso será plano e sensivelmente horizontal, sem ondulações pronunciadas, podendo ser constituído por um número de planos, não superior a quatro, concordantes por superfícies ciliíndricas de raio não inferior a 2:000 metros.

§ único. Sempre que as circunstâncias o permitirem, a inclinação máxima de cada plano não será superior a 1 1/2 por cento.

Artigo 55.º (p. 159).

A Companhia deverá ficar reservado o direito de escolha da natureza do pavimento dos *hangars* e construções.

Além do betom, existem outros excelentes materiais para pavimentos.

Propomos a seguinte redacção:

Os pavimentos dos *hangars*, das oficinas e dos armazéns deverão apresentar uma resistência de acôrdo com as cargas que são destinados a suportar.

Artigo 57.º (p. 162).

Uma excepção deve ser feita à doutrina d'este artigo para pequenos abrigos de aviões ou material correspondente às necessidades reduzidas de certas escalas.

Nas linhas da Union Airways, Johannesburg-Durban-Cap Town, são empregados pequenos *hangars* em ferro e madeira.

É evidente que estes pequenos abrigos serão utilizados unicamente no começo da exploração e serão substituídos pelos definitivos, quando o material volante o exija e o Governo o entenda e ao abrigo do § 2.º do artigo 31.º do contrato.

Propomos, portanto, que seja acrescentado ao artigo o parágrafo seguinte:

Para uma exploração inicial e nas linhas em que o material empregado o permita e durante o tempo em que esse material fôr empregado, poderá a Companhia construir os edificios em chapa ondulada ou outro qualquer material que dê as necessárias garantias.

Preguntamos à comissão arbitral:

1.º ¿ Deve ou não o n.º 2.º do § 3.º do artigo 31.º do contrato ser aplicado no caso presente, visto tratar-se da comparação com uma linha aérea que funciona há três anos, com perfeita regularidade, sob a mesma latitude que as de Angola e Moçambique, num país vizinho e que utiliza aviões que podem ser comparados aos que foram previstos pelos cadernos de encargos do material?

2.º ¿ O princípio de economia estabelecido pelo mesmo artigo do contrato deve ou não ser igualmente aplicado ao caso presente em que é citada a exploração da Union Airways, cuja regularidade, eficiência, comodidade e segurança estão sobejamente constatadas?

3.º ¿ As razões que levaram o Estado a modificar o contrato, pelo acôrdo de Fevereiro de 1932, não teriam sido exactamente o êle reconhecer as vantagens de ficar com a faculdade de impor à Companhia um aumento crescente de encargos, traduzido em novos cadernos de encargos, e permitir-lhe, portanto, o reduzir de começo as obrigações impostas à Companhia, reguladas pelas necessidades de uma exploração inicial?

¿ Não terá esta doutrina inteira aplicação no caso presente?

Artigo 61.º (p. 168).

As dimensões marcadas para o tipo C não são, nem económica nem industrialmente, defensáveis.

Para uma exploração inicial, com pequenos aviões, tais dimensões são exageradas, pois basta que o *hangar* possa abrigar dois aviões dos que estiverem em serviço na respectiva linha.

Para o futuro, o tipo de *hangar* com 20 metros de abertura seria insuficiente para abrigar os aviões que o desenvolvimento do tráfego possa vir a justificar, devendo notar-se ainda as sérias dificuldades, senão impossibilidades, em aumentar *hangars* em largura.

Propomos, pois, que seja mantido o artigo 61.º, modificando-se apenas o seguinte:

Tipo C — Considerados como *hangars* provisórios, terão as dimensões necessárias para poder

abrigar dois aviões do tipo empregado na respectiva linha.

Havendo actualmente em serviço nas linhas da Union Airways *hangars* do tipo que propomos, pedimos a comissão arbitral que, para o caso presente, sejam consideradas as três perguntas feitas no final das nossas observações ao artigo 57.º, a p. 162.

Artigo 62.º (p. 169).

Lembrando o princípio proposto por nós para o artigo 57.º, p. 162, pedimos a sua aplicação no que diz respeito aos materiais de construção dos *hangars*.

Lembrando ainda que, com excepção dos aeródromos das grandes capitais ou dos grandes centros de actividade aérea, o maior número dos *hangars* construídos nas mesmas condições dos que serão construídos nas linhas coloniais portuguesas não têm portas (citamos, como exemplo, os *hangars* da Compagnie Générale Aéropostale, nas colónias, e os da S. A. B. E. N. A., no Congo Belga), estamos certos de que a comissão arbitral, à semelhança do que está estabelecido para os *hangars* das dontras linhas, não exija portas para os nossos *hangars* coloniais.

Pedimos, portanto, à comissão arbitral que a sua decisão seja dada de conformidade com os três pontos indicados no fim das nossas observações ao artigo 57.º, p. 162, comparando, neste caso, a Companhia Portuguesa de Aviação à Compagnie Générale Aéropostale, nas colónias, e à S. A. B. E. N. A., no Congo Belga, ambas companhias subvencionadas pelos respectivos Estados.

Art. 63.º (p. 171).

A largura mínima (6 metros) e o declive máximo (10 por cento) escolhidos para os *slips* obrigariam a construção de *slips* em certos aeroportos, inutilmente dispendiosos.

Estas dimensões, aliás normais para certas linhas da Companhia, são excessivas para as linhas que necessitam somente do emprêgo de pequenos hidroaviões o, em casos idênticos, não são adoptados nas outras linhas.

Propomos, pois, a seguinte redacção:

Nos aeroportos marítimos será construído um plano inclinado (*slip*) para lançamento à água e encalhe dos hidroaviões, nas seguintes condições:

Betom ou betom armado, quando se reconhecer a necessidade do seu emprêgo:

Declive — 10 por cento.

Largura — 6 metros.

Comprimento: tal que permita o lançamento à água e o encalhe dos hidroaviões com qualquer altura de maré.

§ único. Estas condições poderão ser alteradas de acôrdo com o Estado, quando se reconhecer não haver necessidade de condições tam rigorosas.

Artigo 70.º (p. 179).

No decorrer da exploração e de acôrdo com o Estado preciso é prever o caso de a Companhia considerar inútil a conservação de uma obra de infraestrutura.

Propomos pois que seja introduzido neste artigo um § único com a seguinte redacção:

As infraestruturas que se reconhecer, de acôrdo com o Estado, deixarem de ter aplicação à exploração das linhas poderão ser abandonadas, deixando de se lhe aplicar a doutrina d'este artigo.

Artigo 90.º (p. 204).

Os *hangars* dos aviões devem ser construídos nos terminus das linhas exploradas pela Companhia.

Em face do artigo 2.º dos cadernos de encargos o *terminus* das linhas de Angola, para a sua ligação com a Compagnie Transafricaine, será Pointe Noire, e os aviões, quer na ligação para o norte, quer na ligação para o sul, fazendo uma etapa em Cabinda, em caso nenhum terão de permanecer nessa localidade.

Não vemos pois necessidade de construir um *hangar* em Cabinda.

Pelos motivos já expostos anteriormente julgamos que um só edificio bastará para oficina-armazém e outros serviços.

Propomos, portanto, a seguinte redacção:

No aeroporto de Cabinda a Companhia disporá de um edificio onde possam ser instalados os serviços seguintes:

Oficina para pequenas reparações de motores e células e pequena arrumação de sobressalentes, serviços de alfândega, correio, saúde, policia, fiscalização e direcção do aeroporto e restantes serviços da Companhia e uma sala de espera para passageiros.

Depósito de gasolina, água e óleo.

A comissão arbitral dignar-se-á responder ao seguinte:

1.º Se será admissível que, contrariamente à prática universalmente seguida por todas as linhas aéreas do mundo, se não construa um *hangar* no ponto *terminus* de uma linha aérea (Pointe Noire) e se vá construí-lo em Cabinda, aeródromo que precede esse *terminus*, obrigando assim os aviões, para se abrigarem, a efectuar um percurso suplementar inútil para voltar do ponto *terminus* (Pointe Noire) ao aeródromo onde existe o *hangar* (Cabinda)?

2.º Se a aplicação do contrato deve obrigar à construção de um *hangar* no ponto *terminus* da linha ou no aeródromo que precede esse ponto *terminus*?

3.º Não é porventura evidente que a Companhia não pode ser obrigada à construção de um *hangar* que o exemplo de todas as companhias aéreas condena, que o seu contrato não justifica e que para a sua exploração é inútil?

Artigo 92.º (p. 206).

Se o *terminus* da linha do Cassai for Nova Lisboa, haverá necessidade de construir um *hangar* nesta escala, mas que bastará ser do tipo C que a Companhia propõe.

Por outro lado, as exigências da linha Cabinda-Humpata não justificam a existência de *hangars*-oficinas e armazéns centrais em Nova Lisboa. Todas estas instalações deverão ser construídas em Humpata, *terminus* da linha principal e onde os aviões terão de permanecer durante o intervalo da viagem.

Fácil será enviar à Humpata o avião da linha do Cassai.

Na hipótese de ser aceite a sugestão da Companhia, de prolongar a linha do Cassai até o Lobito e estabelecer as comunicações entre o Huambo e Humpata por automóvel, haveria que considerar então as oficinas e armazéns centrais em Nova Lisboa com um *hangar* tipo C e a construção de um *hangar* deste mesmo tipo no Lobito.

Propomos as seguintes redacções para este artigo:

1—No aeródromo de Nova Lisboa a Companhia disporá de:

Um *hangar* tipo C;

Um edificio para instalação de uma pequena oficina de reparações, armazém de sobressalentes e mais serviços da Companhia e do Estado.

Depósito de gasolina, água e óleo.

Caso de a ligação de Huambo-Humpata ser feita por automóvel:

2—No aeródromo de Nova Lisboa a Companhia disporá de:

Um *hangar* tipo C;

Um ou mais edificios onde possam ser instalados os seguintes serviços:

Officinas para reparações, em grande escala, do material utilizado nas linhas de Angola;

Armazém central do material sobressalente para todas as linhas;

Serviços de correios, fiscalização, direcção do aeródromo e restantes serviços da Companhia, com uma sala de espera para passageiros;

Depósito de gasolina, água e óleo.

§ único. Será instalado no Lobito um *hangar* tipo C e um edificio para instalação dos necessários serviços.

Pedimos à comissão arbitral para decidir:

1.º Se as nossas propostas não estão adaptadas às exigências do tráfego, das necessidades da exploração e do ponto de vista económico, conforme o artigo 31.º, § 3.º, alínea b), 1.º do contrato e às disposições tomadas nas outras linhas aéreas;

2.º Se qualquer dos artigos do contrato está em oposição com as nossas propostas;

Desnecessário seria lembrar que a Companhia, mais, que ninguém, tem interesse na boa conservação do seu material-aviões e que, evidentemente, não pode propor senão as melhores medidas nesse sentido.

Art. 95.º (p. 209).

Não vemos necessidade, de comêço, de construir um *hangar* em Teixeira de Sousa; propomos construí-lo em Vila Lusó, como já foi dito.

A Vila Teixeira de Sousa será o ponto menos frequentado da linha.

É bom notar que a estação do caminho de ferro de Teixeira de Sousa é uma simples casa de madeira, com um só compartimento.

Julga-se desnecessário afirmar que a estação do caminho de ferro de Teixeira de Sousa tem e terá muito mais movimento que o aeródromo da mesma localidade.

Propomos, pois, a seguinte redacção:

No aeródromo da Vila Teixeira de Sousa, a Companhia disporá de:

Um edificio para instalação de todos os seus serviços;

Depósito para gasolina, água e óleo.

Artigo 96.º (p. 211).

Pedimos à comissão arbitral que se digne decidir:

1.º Se, pelo menos no principio da exploração, haverá a menor probabilidade de ter que abrigar mais de dois aviões da Companhia, ao mesmo tempo, em Lourenço Marques, visto que a linha Quelimane-Lourenço Marques será servida por um único avião, como aliás é de uso em todos os troços de linhas anexas vindo ligar-se a uma linha principal e desde que o centro de reparações deve ser em Quelimane?

2.º Se, no caso presente, o acôrdo de Fevereiro de 1932 não deve encontrar a sua aplicação construindo-se inicialmente em Lourenço Marques um *hangar* para dois aviões e conseqüentemente aumentada a superficie do abrigo quando o exija o desenvolvimento da exploração?

3.º Se, no conjunto formado pelo contrato e pelo acôrdo de Fevereiro de 1932, existem cláusulas que

obriguem a Companhia a fazer outras instalações que não sejam as correspondentes às necessidades da sua exploração e à medida do seu desenvolvimento?

Como já dissemos, ninguém mais do que a Companhia está interessada na boa conservação do seu material, pelo que naturalmente não poderia propor medidas prejudiciais aos seus próprios interesses.

Solicitamos à comissão arbitral que a plataforma de embarque não seja construída em Lourenço Marques, salvo caso em que a natureza do terreno exija, como é de uso praticar nos aeródromos coloniais de tal importância, como por exemplo em Elisabethville, etc.

Artigo 90.º (p. 204).

Artigo 91.º (p. 205).

Artigo 93.º (p. 207).

Artigo 94.º (p. 208).

Artigo 95.º (p. 209).

Artigo 96.º (p. 211).

Artigo 97.º (p. 212).

Artigo 98.º (p. 213).

Artigo 100.º (p. 215).

Artigo 101.º (p. 216).

Artigo 102.º (p. 217).

O que se torna importante para o bom funcionamento dos serviços dos aeródromos é que seja suficiente a superfície reservada para cada um desses serviços. A divisão desta superfície em vários edifícios é um luxo caro quando se trata de aeródromos secundários, além de que é contrário ao espírito de economia tantas vezes lembrado no contrato.

Nenhum artigo do contrato prescreve, para tais assuntos, outra doutrina que não seja o bom funcionamento da exploração e economia na sua realização.

Permitimo-nos frisar que, em linhas de frequência semanal ou inferior, a vida dos aeródromos está reduzida a uma ou duas horas por semana.

Nas escalas intermediárias, essa vida está limitada a, mais ou menos, dez minutos por semana, ou seja o tempo preciso para reabastecer os aviões, e largar ou tomar passageiros.

Uma actividade reduzida não justifica portanto a existência de vários edifícios para oficina, armazém e escritório.

Seja-nos permitido perguntar à comissão arbitral:

1.º ¿ Se o acôrdo de Fevereiro de 1932 não foi precisamente feito para reduzir as instalações ao estritamente necessário para as exigências iniciais de exploração, devendo essas instalações ter, no futuro, um desenvolvimento em conformidade com as exigências do tráfego?

2.º ¿ Não terá este princípio inteira aplicação ao caso presente?

Artigo 103.º (p. 219).

A indicação relativa a todos os obstáculos (árvores, elevações de terreno, etc.), até a distância de 2 quilómetros dos limites de cada terreno, sobre um plano de 1/5000, representa um enorme trabalho que ainda até hoje não foi feito para qualquer aeródromo.

Representando os obstáculos um perigo real para a utilização do terreno, bastará, apenas, uma indicação sumária.

Por consequência solicitamos a supressão de:

Com as respectivas cotas, até a distância de 2 quilómetros, compreendendo linhas telegráficas e telefónicas, linhas de transporte de energia eléctrica, edificações, árvores, elevações de terreno, etc.

Artigo 104.º (p. 221).

Não pode a Companhia aceitar o princípio de uma multa aplicada pelo simples facto de os projectos não satisfaze-

rem a todas as condições impostas, sobretudo quando se trata de regulamentações tam severas, muitas vezes difíceis, são impossíveis, de aplicar às condições reais apresentadas pela natureza do terreno, etc.

Esta disposição é inédita, pois não conhecemos nenhum caderno de encargos que a tenha adoptado.

Pelo que fica dito, propomos a eliminação deste artigo.

Artigo 109.º (p. 226).

A Companhia não pode aceitar o princípio de multas pelo facto de exceder os prazos para a apresentação de projectos.

A única data a considerar é a da conclusão das infraestruturas, cuja demora está já sancionada por uma pesada multa.

De resto, é preciso tomar em consideração o afastamento da maior parte dos terrenos, as comunicações irregulares entre certos pontos, que podem ocasionar uma demora involuntária na apresentação dos projectos, demora que, aliás, não representará, forçosamente, demora na conclusão dos trabalhos.

Propomos, portanto, a eliminação deste artigo.

Aeroporto de Lisboa

Uma das condições fundamentais que devem presidir à escolha do aeroporto de Lisboa é a junção da base marítima e da base terrestre.

A despeito de a importância deste princípio ter sido reconhecida como primacial pelo Governo e pela Companhia, como consta das actas da comissão reunida para este estudo, entendemos, no entanto, dever resumir algumas das razões com que justificámos este ponto de vista.

Devemos frisar que esta junção está realizada pela solução Montijo e que, pelo contrário, o tráfego teria de ser transportado da base terrestre (Portela) à base marítima (Sacavém), teria de passar através de Lisboa com as demoras inerentes ao trânsito que hoje já é importante o que tenderá, evidentemente, a aumentar.

Nenhuma estrada existe entre a Portela e Sacavém e o Governo não nos garantiu sequer a sua construção futura (vide nossa carta n.º 779, de 18 de Dezembro de 1931, sem resposta).

Acresce ainda que, na hipótese de bases separadas, os passageiros terão de passar por duplas formalidades de alfândega, polícia de emigração, saúde, etc., o que representará seguramente uma demora considerável e dificuldades que cumpre evitar para passageiros em trânsito.

Consideremos os dois casos:

Tráfego de trânsito.

Tráfego originário de Lisboa ou destinado a Lisboa.

1.º — Tráfego de trânsito

Este tráfego representará, evidentemente, a parte mais importante do tráfego aéreo de Lisboa que as bases e o contrato da Companhia procuraram valorizar como ponto de entrada para a Europa do tráfego da América do Norte.

a) Correio:

Na solução Montijo o correio passará directamente do avião ao hidro-avião ou *vice versa*, sem qualquer formalidade ou demora.

Na solução Portela-Sacavém será retardado por longos percursos, embarques e desembarques e formalidades legais na base terrestre e marítima.

b) *Passageiros:*

Aos passageiros vindos, por exemplo, de New-York para Berlim ou Roma, utilizando a via aérea, sujeitando-se à travessia do Atlântico para ganhar algumas dezenas de horas sobre viagem em paquete, não há, evidentemente, direito de fazer retardar essa viagem com trasbordos complicados e escusadas formalidades possíveis de evitar.

Direito não há igualmente de retardar uma viagem nestes trasbordos e formalidades escusadas quando se procura, com pesados sacrifícios, aumentar a velocidade das aeronaves.

Uma hora perdida em Lisboa equivalerá a 200 quilómetros de percurso aéreo que, partindo da base mínima de 50\$ o quilómetro para hidro-transatlânticos, representará 10.000\$.

A solução apresenta, pois, ainda neste caso, uma vantagem considerável sobre a solução Portela-Sacavém.

2.º — Tráfego originário de Lisboa ou destinado a Lisboa

Considerando a Praça do Comércio como ponto de partida e chegada, a duração dos trajectos Lisboa-Montijo, Lisboa-Portela ou Lisboa-Sacavém deverão equivaler-se, com vantagem, talvez, para a Lisboa-Montijo, quando o trânsito em Lisboa se desenvolver.

Em face porém de a estação central dos correios estar situada na Praça do Comércio, a solução Montijo abrevia e simplifica notavelmente o tráfego postal.

*

Além das razões apresentadas, devemos salientar ainda que, na solução Montijo, as instalações para oficina, depósitos, escritórios, polícia, correio, alfândega, saúde, etc., servirão para as duas bases.

A solução Portela-Sacavém obrigará à duplicação de todas estas instalações e respectivo pessoal, acarretando pesados encargos não só para a Companhia como para o Estado.

*

O princípio da junção das bases marítima e terrestre, que sempre temos defendido, foi adoptado em Marselha por ser um porto de trânsito como Lisboa, vendo-se o Governo Francês forçado, em obediência a este princípio, a ir fazer a instalação da dupla base em Marignane, a uma grande distância da cidade.

Idêntico princípio foi adoptado e considerado como primacial para a escolha das bases mixtas de Paris e Bordéus que deverão substituir «Le Bourget» e «Mérignac».

Resumindo pois:

Em todos os casos considerados ressaltam as vantagens da junção das bases, não só no que se refere ao tráfego como à economia das instalações e do pessoal da Companhia e do Estado.

Mais uma vez frisamos que este princípio reconhecido universalmente no estrangeiro o foi igualmente pelos delegados do Estado e da Companhia na comissão mixta do aeroporto de Lisboa.

*

As discussões entre os delegados do Estado e o da Companhia, sobre a comparação da solução Portela-Sacavém (solução do Estado) e a solução Montijo (solução da Companhia), encontram-se resumidas na acta n.º 5.

Resulta dessa acta que, embora os delegados do Estado tivessem reconhecido, sob o ponto de vista técnico,

a superioridade da solução Montijo, esses mesmos delegados encontravam nesta solução um inconveniente:

Não existir comunicação terrestre entre Lisboa e o Montijo.

A Companhia contesta o valor desta objecção dos delegados do Governo, lembrando que a Sociedade de Transportes Marítimos, Limitada, assegura a ligação Lisboa-Montijo com uma perfeita regularidade e que, por tal facto:

1.º A Companhia pode garantir que a ligação Lisboa-Montijo será assegurada normalmente, em quinze ou vinte minutos, por barcos rápidos;

2.º A Companhia pode garantir igualmente, tomando para isso todas as precauções necessárias, que a ligação Lisboa-Montijo ficará assegurada mesmo com mau tempo;

3.º Um serviço público (Sociedade de Transportes Marítimos, Limitada) facilitará ao público a visita ao aeródromo do Montijo, enquanto que nem com a Portela nem com Sacavém existe qualquer serviço público que facilite comunicação com Lisboa.

Considerando pois a existência dum tráfego regular de passageiros no rio Tejo, mesmo em percursos muito mais longos como o das comunicações com o Barreiro para a rede dos caminhos de ferro do sul; tratando-se ainda que o nevoeiro (principal objecção apresentada), impossibilitando a partida dos aviões, não interromperá as comunicações marítimas desde que se empreguem os modernos processos de balizagem para este efeito.

Não nos parece merecerem séria consideração todas as outras objecções feitas acerca do carácter prático da ligação Lisboa-Montijo sobre preferências de cada um com respeito às diversas formas de locomoção universalmente admitidas como práticas.

Nestas novas circunstâncias, que reforçam a superioridade da solução Montijo, a Companhia não pode deixar de manter a sua opinião sobre a preferência na escolha dos terrenos do Montijo para o estabelecimento do aeroporto mixto, não só pelas novas circunstâncias apontadas, como por todas as razões expostas pelo seu delegado nas reuniões da comissão mixta do aeroporto de Lisboa, razões que se acham exaradas nas respectivas actas, mas, em particular, pelos motivos seguintes:

1.º O aeroporto do Montijo é o único cuja situação permite que fiquem ligados o aeródromo terrestre e o aeroporto marítimo;

2.º A sua distância da cidade de Lisboa está inteiramente de acordo com a exigida pelos delegados do Estado.

A sua ligação com a cidade será facilmente garantida pela Companhia, em todas as circunstâncias, como é fácil de prever, se tomarmos em consideração a perfeita regularidade que já hoje está observada no serviço de navegação da travessia do Tejo e que serve a região do Montijo;

3.º Apresenta, sob todos os pontos de vista, magníficas qualidades técnicas reconhecidas pela comissão mixta como superiores às de todas as outras bases propostas, o que permite a sua rápida utilização sem exigir trabalhos dispendiosíssimos e ruinosos.

Consequentemente, a Companhia não pode deixar de recusar a solução proposta nos cadernos de encargos, tanto mais que as duas bases separadas, da Portela e Sacavém, teriam de ser construídas artificialmente à custa de trabalhos que levariam tanto tempo a executar que impediriam a sua utilização durante muitos anos e que absorveriam muitas vezes o capital imposto à Companhia.

Além disso, é de admitir que esses trabalhos, na época em que estivessem concluídos, já não correspon-

deriam talvez às necessidades do aeroporto de Lisboa, em razão da capacidade exigida então pelo material volante que indispensável se torna prever para essa época.

O comprimento das pistas artificiais a construir na Portela está realmente limitado a 800 metros (salvo na direcção N.-S.) e não pode ser aumentado.

A doca da base marítima deverá ser transformada, conforme está previsto nos cadernos de encargos (§ único do artigo 83.^o), mediante trabalhos que impossível se torna calcular.

A solução indicada nos cadernos de encargos coloca a Companhia numa perspectiva indefinida de trabalhos ruinosos e em péssimas condições de rendimento e de segurança para a exploração das linhas, emquanto que o aeroporto do Montijo apresenta, indiscutivelmente, desde já, todas as facilidades para a instalação de uma base marítima de primeira ordem.

A Companhia recusa, pois, a proposta dos cadernos de encargos, porque a considera tecnicamente imperfeita e contrária às possibilidades práticas e, particularmente, ao disposto nos artigos 31.^o e 34.^o do contrato e ainda, de uma maneira fundamental, aos princípios gerais do mesmo contrato.

*

Para terminar, devemos salientar um facto para que chamamos especialmente a atenção da comissão arbitral.

Em 10 de Dezembro de 1931 dirigimos ao Conselho Nacional do Ar a nossa carta n.^o 772, cuja cópia incluímos.

Respondeu-nos o Conselho Nacional do Ar, pela sua carta n.^o 205, de 21 de Dezembro de 1931, que igualmente juntamos por cópia.

Estamos, pois, em presença da seguinte situação:

O Governo não garante, nem presentemente, nem para o futuro, o sobrevôo do território espanhol, e se esse sobrevôo não vier mesmo a ser autorizado, como é perfeitamente admissível, as linhas da Companhia Portuguesa de Aviação terão fatalmente de ser feitas exclusivamente por hidro-aviões.

Em face disto preguntamos se será porventura admissível que, pondo de parte mesmo todas as outras considerações, o Estado force a Companhia a despendor dezenas de milhões de escudos para a construção de um aeródromo de que talvez nunca venha a servir-se para as suas linhas.

Os argumentos que apresentamos justificam largamente, sob o ponto de vista técnico, económico e contratual, o nosso ponto de vista.

Ainda mesmo, porém, que eles nenhum valor tivessem, bastaria esta última consideração para largamente justificar o abandono da solução Portela pelos pesados encargos que ela acarretaria.

Terminando as nossas considerações sobre este assunto estamos dispostos a fornecer à comissão arbitral todos os estudos, projectos e cálculos em que nos baseamos para as afirmações de carácter técnico e financeiro aqui produzidas.

Pedimos, pois, à comissão arbitral para dar a sua decisão sobre:

1.^o Se o artigo 34.^o, alínea o) «tendo em conta para cada aeroporto a necessidade de promover a escolha do local nas melhores condições de economia...», e os §§ 1.^o e 3.^o e n.^{os} 1.^o e 2.^o da alínea b) do artigo 31.^o não implicam de um modo absoluto a escolha, a favor do Montijo, da base mixta de Lisboa pelo que se refere às condições técnicas e económicas?

2.^o Se existe no contrato um só artigo que seja que obrigue a escolha da base mixta de Lisboa a favor da Portela e Sacavém?

3.^o Se, supondo mesmo, que a superioridade técnica do Montijo não tivesse sido demonstrada e reconhecida pela comissão mixta, se seria admissível que uma Companhia fôsse forçada a despendor mais de 30:000 contos num aeródromo terrestre, quando o Governo lhe não garante o sobrevôo da Espanha, correndo a Companhia, conseqüentemente, o risco de despendor uma importância enorme num aeródromo, que porventura nunca utilizará?

Cópia — JV/E. — 748 — Lisboa, 27 de Novembro de 1931. — *Ex.^{mo} Sr. Vice-Presidente do Conselho Nacional do Ar.* — Lisboa. — *Ex.^{mo} Sr.* — Temos a honra de solicitar de V. Ex.^a o favor de nos informar se a Convenção Aérea com a Espanha, há tempo negociada, já foi devidamente ratificada pelos Governos Português e Espanhol.

A falta dessa Convenção impossibilita-nos de utilizarmos o nosso avião que por vezes nos tem sido pedido para um transporte rápido a Madrid ou Sevilha, rapidez incompatível com a demora sempre havida para obter por via diplomática a respectiva autorização do Governo Espanhol.

Com a mais elevada consideração nos subscrevemos de V. Ex.^a muito atentos e veneradores.

Cópia — S. R. — Conselho Nacional do Ar. — N.^o 205 — Liv. 4 — Processo 30/31/32. — *Ex.^{mo} Sr. Administrador Delegado da Companhia Portuguesa de Aviação.* — Lisboa. — *Ex.^{mo} Sr.* — Tenho a honra de acusar a recepção da carta de V. Ex.^a n.^o 772, de 10 do corrente.

Comunico a V. Ex.^a que foi ponderado ao Ministério dos Negócios Estrangeiros a conveniência de obter autorização do Governo Espanhol para o sobrevôo deste País.

Dêvo no entanto fazer notar a V. Ex.^a que tanto nas ligações Lisboa-Paris, como Lisboa-Tanger ou outro ponto do norte de África estão previstos percursos sobrevoando a Espanha ou contornando a costa e, assim, rogo a V. Ex.^a se digne fornecer a este Conselho as informações pedidas no officio da Secretaria Técnica n.^o 189, de 9 do corrente.

Com os protestos da minha elevada consideração de-sejo Saúde e Fraternidade.

Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar, 21 de Dezembro de 1931. — O Vice-Presidente, *Artur Ivens Ferraz*.

Cópia — JV/E. — 772 — Lisboa, 10 de Dezembro de 1931. — *Ex.^{mo} Sr. Vice-Presidente do Conselho Nacional do Ar.* — Lisboa. — *Ex.^{mo} Sr.* — Temos a honra de acusar a recepção do officio de V. Ex.^a n.^o 189, liv. 4, processo 30/31/32, de 9 do corrente.

Como informação necessária para responder ao referido officio, muito agradeceríamos se V. Ex.^a nos dissesse se já foram iniciadas as necessárias negociações com a Espanha para autorizar o sobrevôo daquele país, e, em qualquer caso, se o Governo Português nos pode garantir que obterá essa autorização.

Com os protestos da nossa mais elevada consideração nos subscrevemos de V. Ex.^a muito atentos veneradores e obrigados.

Cópia — JV/E. — 779 — Lisboa, 18 de Dezembro de 1931. — *Ex.^{mo} Sr. Vice-Presidente do Conselho Nacional do Ar.* — Lisboa. — *Ex.^{mo} Sr.* — Como elucidação indispensável para estudos a que estamos procedendo, muito agradeceríamos a V. Ex.^a nos informasse se, na hipótese de se construir o aeródromo na Portela, o Governo garantiria a construção de uma estrada ligando aquele

local à margem do Tejo, e, no caso afirmativo, qual o seu trajecto e ponto da margem do Tejo onde irá desembocar.

Igualmente desejaríamos ser informados sobre a data aproximada em que essa estrada estaria construída.

Estes elementos são pedidos unicamente, como acima foi dito, para nossa elucidação nos estudos a que estamos procedendo, e desta carta não se poderá, portanto, por nenhum modo, inferir a nossa concordância com a escolha daquele local para o aeródromo que, por contrato, temos de construir para os serviços das nossas linhas.

Com os protestos da nossa mais elevada consideração subscrevemo-nos de V. Ex.^a muito atentos venerationes e obrigados.

Cópia — Société Anonyme Belge d'Exploitation de la navigation aérienne (S. A. B. E. N. A.). — 25 Février 1932. — *Monsieur le Directeur Général de l'Administration de l'Aéronautique.* — Ministère des Transports — 90, rue de la Loi — Bruxelles. — Monsieur le Directeur Général.

Nous avons l'honneur d'accuser la réception du 22-3-32: 2^e Bureau N^o RBA 6/168.

Répondant à votre demande, nous nous empressons de vous communiquer ci-dessous les différents renseignements intéressant nos exploitations du Congo Belge:

1) *Lignes exploitées actuellement.* Nos services exploitant en ce moment au Congo les lignes: Léopoldville-Luluabourg (985 klm.) avec escales intermédiaires à Bandundu, Port-Francqui et Luebo;

Léopoldville-Stanleyville (1710 klm.) avec escales intermédiaires à Bandundu, Inongo, Coquilhatville, Basankusu, Lisala et Basoko.

2) *Aérodromes et terrains d'atterrissage congolais, des lignes en exploitation.* (Les aérodromes et terrains d'escale fixes sont écrits en lettres majuscules, les pistes de secours en lettres minuscules). Ligne Léopoldville-Luluabourg: Kimpoko, Maluku, Mambutu, Langa-Langa, Kunzulu, Kwamouth, Lediba, Bokala, BANDUNDU, Kazayenca, Kilimuana, Mabenga, Folo (escale facultative), M'Panu, Mange, Lupue, face Sanga-Sanga, Sungula, PORT-FRANQUI, Malu-Malu, Pébéangu, Domiongo, Tumba, Galokoko, Kalamba, MUSESE-LUEBO, Tshimbambula, Bombo-Kasadji, N'Daïc-Lungu, LULUABOURG.

Ligne Léopoldville-Stanleyville: Kimpoko, Maluku, Mambutu, Langa-Langa, Kunzulu, Kwamouth, Lediba, Bokala, BANDUNDU, Kengani, Mongombe, Kutu, Ikepe, Panza, INONGO, Inongo ancien, Botola, Djali-Kenga, Yembe-Moke, Beambo, Ikengo, COQUILHATVILLE, Bondo, Mozambi, Libanga, Byenge, Boso-Djikima, Boso-Isongo, Boso Djema, Lokokoloko, Twenga, BAZANKUZU, Boso N'Gubu, Busu Modjama, Busu Ndjo, Renika, Ebonbo, Busu Bamba, Bosondjo, Busu Mobila, Gundji, LISALA, Bukutu, Boyange Bobo, BUMBA (escale, pas encore ouverte à l'exploitation), Engengele, Moenge, Bolama, Yamonongeri, Monbongo, Yasaka, Bopamba, BASOKO, Bandio, Lileko, Yatutu, Yakemin, Yangambi, Yanonge, Obendi Yakusu, STANLEYVILLE.

Nous faisons reproduire et vous ferons parvenir sous peu les croquis de ces divers aérodromes et pistes d'atterrissage.

Sous décision de la Colonie, l'exploitation a été suspendue, à des époques successives, sur les lignes suivantes.

Ligne Boma-Léopoldville:

Tronçon Luluabourg-Elisabethville, Tronçon Luebo-Tshikapa, Tronçon Luluabourg-Lusambo-Kabalo.

A la suite de la suspension de l'exploitation, l'entretien des divers aérodromes et terrains jalonnant ces parcours

a été arrêté. En conséquence, nous croyons qu'il serait très hasardeux pour un avion de passage de tenter de se poser sur ses anciennes plaines.

Lors de la suspension sur la ligne Luluabourg-Elisabethville, le Gouvernement de la Colonie s'était engagé à continuer, à cet endroit, l'entretien des plaines d'escale, à savoir: Luputa, Kamina, Bukuma, et N'Gulé. N'ayant aucun agent en service au Katanga il ne nous est pas possible de vous renseigner sur l'état d'entretien ou d'accessibilité de ces terrains.

En ce qui concerne la ligne Léopoldville-Boma, qui fut suspendue au début de l'année 1931, la colonie a, sur demande de la S. A. B. E. N. A. accepté d'en continuer l'entretien de façon à permettre le survol éventuel de ce parcours par des avions spéciaux. N'ayant plus eu l'occasion de survoler ces régions, il ne nous est non plus possible de vous assurer de la bonne exécution des instructions d'entretien à cet endroit.

Nous vous donnons ci-dessous la liste des aérodromes et terrains de secours qui jalonnaient ces diverses lignes:

1) *Ligne Léopoldville-Boma:* (374 klm.) 354-338-322 klm. Lukusu, Madiba, 271-254-241 klm. THYSVILLE, 204 klm. Tumba, Lkala, Kimp, Luanika, 112 klm. Songololo, Sipelo, Monolithe, Kenge, Tombagado, 27 klm. Palabala, MATADI, Bindi, LAKANDU-BOMA.

2) *Ligne Luluabourg-Elisabethville:* LULUABOURG, Kalumba, Kawambo, Kabandji, Kaulu, Mabenge, Moditre, Kalunda, LUPUTA, Tschobolo, Mo-Kabanze, Kaniama, Masala, 234 klm. Mukishi, KAMINA, Luvua, Kabondo Dienda, BUKAMA, Sankiesha, Mukulakula, Lubudi, Biano, N'GULE, Yungumure, Mulungwishi, Kamatanda, Kapolowe, Luishia, Sufuwango, Tumbwe, ELISABETHVILLE.

3) *Luebo-Tshikapa:* LUEBO, Tschimku, Dumpi, Kayembe, Kayeya, Kabey, TSHIKAPA.

4) *Luluabourg-Lusambo-Kabalo:* LULUABOURG, Tshimiamu, Katembewe, Mutombo, Dibwe, Tshibaukulu, St. Trudon, LUSAMBO, Batempa, Pania-Mutombo, Tshifua, Kindu, Peleka, Penge, Kibara, Mowope, TSHOFA, Kasambare, Kadimbo, Soi-Malo, Sengwa, Kabende, Masengo, Lukula, KABALO.

Pour le surplus nous avons pris connaissance du rapport du capitaine Macintosh et de M^{me} Westera dont vous nous reproduisez un passage.

Nous ne sommes pas au courant de l'itinéraire adopté par ces aviateurs pour la traversée du Congo Belge, d'après les renseignements qu'ils donnent, supposons qu'ils n'ont pas suivi nos lignes régulières. En effet, les parcours réellement boisés et qui sont, ou ont été, survolés par les avions S. A. B. E. N. A. n'intéressent que la ligne Léopoldville-Coquilhatville-Stanleyville qui traverse la Forêt Equatoriale. Toutes les autres lignes coupent la savane parsemée de boqueteaux plus ou moins étendus.

L'aérodrome d'escale de Kamina a, ainsi qu'il est dit plus haut, été abandonné par suite de la suspension du service en Juillet 1931. L'aérodrome de Bandundu, par contre, qui est encore en exploitation, est maintenu en bon état. Pour votre gouverne, il se trouve exactement à 3 minutes de marches à pied de la ville.

Ce dernier détail du rapport précité laisse apparaître en suffisance qu'il y a exagération distinguée. — T. Orta — J. Smeyers.

P. S. — Les pistes de secours sont distantes l'une de l'autre de 35 à 40 klm. Elles sont orientées dans la direction des vents normaux.

Dimensions: 800 à 1:000 × 100 m.

Tradução

Cópia. — Sociedade Anónima Belga de Exploração da Navegação Aérea (S. A. B. E. N. A.). — 25 de Fevereiro de 1932. — Senhor Director Geral da Administra-

ção da Aeronáutica.—Ministério dos Transportes—90, Rua da Lei, Bruxelas.—Senhor Director Geral.

Temos a honra de acusar a recepção da carta de 22-3-32, 2.ª Repartição, n.º RBA 6/168.

Respondendo ao vosso pedido, apressamo-nos a comunicar seguidamente as diferentes informações que interessam à nossa exploração no Congo Belga:

1) *Linhas exploradas actualmente*: Os nossos serviços exploram neste momento no Congo as linhas: Léopoldville-Luluabourg (985 quilómetros), com escalas intermediárias em Bandundu, Port-Francqui e Luebo;

Léopoldville-Stanleyville (1:710 quilómetros) com escalas intermediárias em Bandundu, Inongo, Coquilhatville, Basankusu, Lisala e Basoko.

2) *Aeródromos e terrenos de aterragem congolezes, nas linhas em exploração*. (Os aeródromos e terrenos de escala fixos são escritos em letras maiúsculas, as pistas de socorro em letras minúsculas):

Linha Léopoldville-Luluabourg: Kimpoko, Maluku, Mambutu, Langa-Langa, Kunzulu, Kwamouth, Lediba, Bokala, BANDUNDU, Kazayenca, Kilimuana, Mabenga, Folo (escala facultativa), M'Panu, Mange, Lupue, face Sanga-Sanga, Sungula, PORT-FRANCQUI, Malu-Malu, Pébéangu, Domiongo, Tumba, Galokoko, Kalamba, MU-SESE-LUEBO, Tshimbambula, Bombo-Kasadji, N'Daie-Lungu, LULUABOURG.

Linha Léopoldville-Stanleyville: Kimpoko, Maluku, Manbutu, Langa-Langa, Kunzulu, Kwamouth, Lediba, Bokala, BANDUNDU, Kengani, Mongobele, Kutu, Ikepe, Panza, INONGO, Inongo ancien, Botola, Djali-Kenga, Yembe-Moke, Beambo, Ikengo, COQUILHATVILLE, Bondo, Mozambi, Libanga, Byenge, Boso-Djikima, Boso-Isongo, Boso Djena, Lokokoloko, Twenga, BAZAN-KUZU, Boso N'Gubu, Busu Modjama, Busu Ndjo, Renika, Ebongo, Busu Bamba, Bosondjo, Busu Mobila, Gundji, LISALA, Bukutu, Boyange, Bobo, BUMBA (escala ainda não aberta à exploração), Engengele, Moenge, Bolama, Yamononger, Monbongo, Yasaka, Bopamba, BASOKO, Bandio, Lileko, Yatutu, Yakemi, Yangambi, Yanonge, Olendi, Yakusu, STANLEYVILLE.

Nós reproduziremos e enviaremos dentro em pouco os *croquis* dos diversos aeródromos e pistas de aterragem.

Por decisão da colónia a exploração tem estado suspensa em épocas sucessivas nas linhas seguintes:

Linha Boma-Léopoldville.

Trôço Luluabourg-Elisabethville.

Trôço Luebo-Tshikapá.

Trôço Luluabourg-Lusambo-Kabalo.

Seguidamente à suspensão da exploração, a conservação dos diversos aeródromos e terrenos balizando estes percursos foi suspensa.

Por consequência, cremos que será muito arriscado para um avião de passageiros tentar aterrar sobre estes antigos campos.

Na suspensão da linha Luluabourg-Elisabethville, o governo da colónia obrigou-se a continuar a manter, neste lugar, os campos de escala, a saber: Luputa, Kamina, Bukuma e N'Gulê. Não havendo qualquer agente em serviço em Katanga não nos é possível informar sobre o estado de conservação ou de acesso destes terrenos.

No que respeita à linha Léopoldville-Boma, que foi suspensa no começo do ano de 1931, a colónia aceitou, a pedido da S. A. B. E. N. A., continuar a respectiva conservação de forma a permitir o sobrevoo eventual deste percurso por aviões especiais. Não tendo tido nunca ocasião de sobrevoar estas regiões, não nos é possível certificar a boa execução das instruções da manutenção deste lugar.

Transcrevemos a lista dos aeródromos e terrenos de socorro que balizam as diversas linhas:

1) *Linha Léopoldville-Boma*: (374 quilómetros) 354 — 338 — 322 quilómetros — Lukusu, Madimba, 271 — 254 — 241 quilómetros THYSVILLE, 204 quilómetros, Tumba, Lakala, Kimp, Luanika, 112 quilómetros, Songololo, Sipelo, Monolithe, Kenge, Tombagado, 27 quilómetros, Palabala, MATADI, Bindi, LAKANDU-BOMA.

2) *Linha Luluabourg-Elisabethville*: LULUABOURG, Kalumba, Kawambo, Kabandji, Kaulu, Mabenge, Me-Ditre, Kalunda, LUPUTA, Tschobolo, Me-Kabamze, Kaniama, Masala, 234 quilómetros, Mukiski, KAMINA, Luvua, Kabondo, Dienda, BUKAMA, Sankiesha, Mukulakulu, Lubudi, Bianco, N'GULE, Yungumure, Mulungwish, Kamatanda, Kapolowe, Luishia, Sufuwango, Tumbwe, ELISABETHVILLE.

3) *Luebo-Tshikapá*: LUEBO, Tschimku, Dumpi, Kayembe, Kayeya, Kabeya TSCHIKAPA.

4) *Luluabourg-Lusambo-Kabalo*: LULUABOURG, Tschimiam, Katembwe, Mutombo, Dibwe, Tshibankulu, St. Trudon, LUSAMBO, Batempa, Pania-Mutombo, Tshifua, Kindu, Poleka, Penge, Kibara, Mwopo, TSHOFA, Kasambare, Kadimbo, Soi-Malo, Sengwa, Kabende, Masengo, Lukula, KABALO.

Finalmente tomámos conhecimento do relatório do capitão Macintosh e de Madame Westenra, do qual nos reproduzem uma passagem.

Não estamos ao corrente do itinerário adoptado, por estes aviadores para a travessia do Congo Belga, e, segundo informações que eles dão, supomos que não seguiram as nossas linhas regulares. Com efeito, os percursos verdadeiramente arborizados e que são — ou que foram — sobrevoados pelos aviões S. A. B. E. N. A. não interessam senão à linha Léopoldville-Coquilhatville-Stanleyville, que atravessa a Floresta Equatorial. Todas as outras linhas cortam a savana, semeada de bosques mais ou menos extensos.

O aeródromo de escala de Kamina, como acima foi dito, está abandonado desde a suspensão do serviço em Julho de 1931. O aeródromo de Bandundu, pelo contrário, está ainda em exploração e mantém-se em bom estado. Para vosso conhecimento informo que ele se encontra exactamente a três minutos de marcha a pé da cidade.

Este último detalhe do relatório acima citado demonstra suficientemente que tem grande exagêro.—T. Orta—J. Smeyers.

P. S.—As pistas de socorro distam uma da outra de 35 a 40 quilómetros. Estão orientadas na direcção dos ventos normais. *Dimensões*: 800 a 1:000 metros $\times$ 100 metros.

Acórdão da comissão nomeada nos termos do § único do artigo 32.º do contrato celebrado entre o Governo Português e a Companhia Portuguesa de Aviação, aprovado pelo decreto n.º 18:899, de 30 de Setembro de 1930, e modificado pelo decreto n.º 20:895, de 12 de Fevereiro de 1932, para regular as divergências suscitadas pela dita Companhia sobre as condições dos cadernos de encargos.

Acordam os da comissão nomeada nos termos do § único do artigo 32.º do contrato celebrado entre o Governo Português e a Companhia Portuguesa de Aviação, aprovado pelo decreto n.º 18:899, de 30 de Setembro de 1930, e modificado pelo decreto n.º 20:895, de 12 de Fevereiro de 1932, para regular as divergências suscitadas pela dita Companhia sobre as condições dos cadernos de encargos:

As ditas divergências são as constantes do documento n.º 1, que se acha devidamente rubricado pelos membros da comissão, e foram fundamentadas pelo documento n.º 2, que se acha igualmente rubricado.

Estudados e discutidos os diversos pontos de divergência, chegou a comissão a acôrdo em relação aos que em seguida vão ser enumerados e nos precisos termos que de tal enumeração vão constar:

Com relação ao artigo 38.º do caderno de encargos das condições de exploração acordou-se em manter a redacção do artigo.

No corpo do artigo 39.º do caderno de encargos respeitante às condições de exploração acordou-se em acrescentar as palavras «ou marítimas» em seguida às palavras «circunstâncias atmosféricas».

Quanto ao artigo 41.º do mesmo caderno de encargos acordou-se em substituir no corpo do artigo as palavras «será multada em 10.000\$» pelas palavras «será multada em 3.000\$». Mais se acordou em que o § único do mesmo artigo se denominasse § 1.º, acrescentando-se um § 2.º, nos termos seguintes:

§ 2.º Entende-se, para os efeitos do § 1.º, que uma viagem não é efectuada em conformidade com os horários quando os atrasos na chegada duma ligação forem superiores a 48 horas numa ligação mensal, 24 horas numa ligação quinzenal, 12 horas numa ligação semanal, 6 horas numa ligação bi-semanal e 3 horas numa ligação diária, em relação aos horários aprovados.

Em relação ao artigo 44.º do mesmo caderno de encargos acordou-se em substituir a palavra «negligência» pelas palavras «demora injustificada».

Quanto às divergências suscitadas em relação aos artigos 7.º, 8.º, 10.º, 12.º, 13.º, 14.º, 15.º, 17.º, 19.º, 21.º e 24.º do caderno de encargos, referentes a infraestruturas, foi acordado que, por ser o lugar próprio, se acrescentasse ao artigo 40.º do mesmo caderno das infraestruturas um § 1.º, redigido nos seguintes termos:

As áreas indicadas neste caderno de encargos para os terrenos de recurso serão adquiridas pela Companhia desde o início.

É a Companhia, porém, autorizada para a exploração inicial a que o contrato se refere a preparar de começo somente as pistas necessárias em cada área, não podendo cada pista ter uma largura inferior a 200 metros, livres de obstáculos, incluindo 100 metros, pelo menos, de superfície de rolamento e com o comprimento máximo aproveitável, que nessa direcção o terreno comportar. Estas dimensões serão aumentadas até à totalidade da área à medida que o Estado o julgar necessário.

O § único do dito artigo 40.º ficará sendo o § 2.º do mesmo artigo.

Este mesmo artigo 40.º do caderno de encargos das infraestruturas, quanto ao seu corpo, manteve a sua redacção por os vogais por parte da Companhia terem desistido da supressão pedida das palavras «actualmente» e «em princípio».

Quanto ao artigo 41.º do mesmo caderno de encargos acordou-se em substituir a palavra «pistas» pela palavra «áreas».

Em relação ao artigo 42.º do mesmo caderno de encargos acordou-se em substituir as palavras «e seu § único» pelas palavras «e seus parágrafos».

Quanto ao artigo 43.º do mesmo caderno de encargos acordou-se em substituir a palavra «pistas» por «aeródromos», a palavra «outras» por «outros» e a palavra «pista» por «aeródromo».

Em relação ao artigo 45.º do mesmo caderno de encargos acordou-se em iniciar o artigo pelas palavras «Na medida do possível», conservando-se a restante redacção do artigo.

Quanto ao artigo 55.º do mesmo caderno de encargos acordou-se em intercalar nêle, em seguida à palavra «beton», as seguintes palavras: «ou outro material proposto pela Companhia e aceite em cada caso pelo Estado», seguindo-se a restante redacção do artigo.

Em relação ao artigo 63.º do mesmo caderno de encargos acordou-se em se lhe acrescentar um § único nos seguintes termos:

«§ único. Estas condições poderão ser alteradas de acôrdo com o Estado».

Quanto ao artigo 70.º do mesmo caderno de encargos foi acordado acrescentar-lhe um § único nos seguintes termos:

«§ único. As infraestruturas que se reconhecer deixarem de ter aplicação à exploração das linhas poderão ser abandonadas nas condições acordadas com o Estado».

Em relação, finalmente, ao artigo 90.º do mesmo caderno de encargos acordou-se em suprimir as palavras «um hangar, tipo A».

Os acordos realizados deverão ser respeitados pelo Estado e pela Companhia, sob pena, para esta última, da anulação da concessão nos expressos termos da última parte do § único do artigo 32.º do contrato.

Quanto às restantes divergências não chegou a comissão a qualquer acôrdo pelas razões em seguida expostas:

Artigo 1.º do caderno de encargos das disposições gerais aplicáveis a todos os cadernos de encargos.

Os representantes do Estado não aceitaram o parágrafo proposto pela Companhia por o julgarem desnecessário não só em face do corpo do artigo mas ainda porque, segundo a alínea a) do § 3.º do artigo 31.º do contrato, os cadernos de encargos devem obedecer a um completo acôrdo com as disposições do mesmo contrato que especialmente lhes digam respeito. Os representantes da Companhia porém entenderam necessário o referido parágrafo porque nenhuma das obrigações impostas à Companhia pelo caderno de encargos poderá representar quaisquer exigências a mais daquelas que o contrato estabelece. Com efeito, os contratos obrigam não só ao que nêles é expresso mas também às suas conseqüências usuais e legais, mas não obrigam além nem em coisa diferente do que resulta da intenção das partes contratantes.

Com relação ao artigo 10.º do caderno de encargos dos itinerários entenderam os representantes do Estado não concordar com o parágrafo proposto pela Companhia, relativo a uma escala facultativa, por desnecessário, visto que o § único do artigo 39.º do caderno de encargos das condições de exploração admite as paragens ocasionais justificadas e portanto sem multas.

Os representantes da Companhia entenderam, porém, que as paragens suplementares propostas pela Companhia não carecendo de justificação, a adopção de parágrafos suplementares propostos pela Companhia evitaria discussões que acarretaria em cada paragem suplementar a aplicação do § único do artigo 39.º.

Quanto ao artigo 11.º do caderno de encargos dos itinerários os representantes do Estado não aceitaram o parágrafo proposto pela Companhia por o julgarem contrário ao disposto no n.º 6.º *in fine* do artigo 16.º do contrato. Os cadernos de encargos não podem alterar o contrato.

Discordam os representantes da Companhia porque a proposta feita pela Companhia está em perfeita harmonia com o contrato, isto é, não só não é proibida pela letra e espírito do contrato como também é prevista pelo § único do artigo 16.º do contrato. Sustentando os representantes da Companhia que a modificação proposta, a ser introduzida no caderno de encargos, não é senão uma forma do acôrdo previsto no citado § único do artigo 16.º do contrato.

Quanto ao artigo 12.º do caderno de encargos dos itinerários entenderam os representantes do Estado que as modificações propostas não são de aceitar porque, segundo o n.º 6.º do artigo 16.º do contrato, a Companhia é obrigada a assegurar como primeira linha secundária uma linha de penetração partindo de Loanda ou Huambo na direcção da fronteira do Congo Belga e atravessando a região do Cassai. Como esta região se estende precisamente até a fronteira do Congo Belga, é evidente que é obrigatório pelo contrato que a linha vá até a fronteira.

Entendem porém os representantes da Companhia que a Companhia tem razão quando alega que por nenhuma forma se infere da redacção do n.º 1.º do n.º 6.º do artigo 16.º que a Companhia seja forçada desde o início a efectuar a ligação completa até a fronteira. Se assim fôsse, a redacção seria outra e em vez da frase «na direcção da fronteira» ter-se-ia escrito «uma linha até a fronteira».

A intenção do contrato foi unicamente marcar uma direcção e como a simples indicação da fronteira do Congo Belga não bastaria, restringiu-se essa fronteira à parte que confina com a região do Cassai.

Sem esta última indicação a linha de penetração poderia ser feita na direcção de nordeste ou mesmo NNE.

Entendem, pois, os representantes da Companhia que o contrato não impõe a obrigação de estabelecer esta linha em toda a sua extensão e unicamente define como ela deverá ser estabelecida quando for executada na sua totalidade. Além desta razão procede também a razão alegada, quanto ao artigo 11.º, em relação ao § único do artigo 16.º do contrato.

Tanto para o artigo 11.º como para o artigo 12.º os representantes da Companhia afirmam que pertence aos cadernos de encargos, e, por consequência, em caso de desacôrdo pertence à comissão arbitral, decidir sobre as modificações dos itinerários, as extensões e pontos de partida das linhas internas de Angola em virtude da redacção do artigo 16.º do contrato no que se refere ao estabelecimento das linhas secundárias de Angola. Os representantes da Companhia lembram que as modificações propostas por esta foram já previstas no relatório da comissão mixta de África.

Quanto ao artigo 13.º do caderno de encargos de itinerários não aceitaram os representantes do Estado o parágrafo proposto por a modificação depender de acôrdo expresso do Governo, segundo o § único do artigo 16.º do contrato, e assim a modificação ser estranha à competência da comissão.

Os representantes da Companhia discordaram pelas razões alegadas a propósito dos artigos 11.º e 12.º, dizendo que a forma de acôrdo, que é o caderno de encargos, está perfeitamente dentro do âmbito da competência da comissão arbitral e também porque se trata de uma ligação por aviões e não hidro-aviões, o que é matéria específica do caderno de encargos e não do contrato principal.

Quanto aos artigos 14.º e 16.º do caderno de encargos de itinerários, os representantes do Estado não concordaram com os parágrafos propostos pelas razões alegadas quanto ao artigo 10.º. Pelas mesmas razões dadas ao referido artigo 10.º sustentaram os representantes da Companhia a necessidade dos parágrafos.

Quanto ao artigo 1.º do caderno de encargos das condições de exploração, os representantes do Estado não concordaram com a redacção proposta pela Companhia pelas razões expendidas quanto ao artigo 1.º do caderno de encargos das disposições gerais.

Os representantes da Companhia sustentaram a necessidade da referida redacção pelas razões expendidas em relação ao mesmo artigo.

Quanto ao artigo 2.º do caderno de encargos das condições da exploração, os representantes do Estado não

concordaram nem com a eliminação nem com a redacção proposta pela Companhia, porquanto o artigo 28.º e seu § 1.º do contrato determinam claramente as condições do material a empregar.

«A economia que seja possível», a que se refere o artigo, é cousa muito diferente do que se pede no final do artigo proposto.

Quanto a melhoramentos e aperfeiçoamentos, que não sejam de material, não há disposição no contrato que permita a restrição proposta. Uma Companhia com o monopólio deve ter, e tem, obrigação de adoptar os aperfeiçoamentos que em tal indústria se forem introduzindo.

Os representantes da Companhia entendem que esta tem absolutamente razão e que a redacção por ela proposta, ou a eliminação do parágrafo, contém a verdadeira, justa e humana interpretação das palavras «economia que seja possível».

Assim o Estado pretende dar uma significação absoluta às palavras «aperfeiçoamento e melhoramentos» que têm necessariamente uma significação condicionada pelas exigências do tráfego, pela segurança e pelas possibilidades práticas da exploração. Os melhoramentos e aperfeiçoamentos não se podem considerar imaginariamente, têm que se considerar real e praticamente; daí a razão das alegações da Companhia.

Quanto ao artigo 3.º do caderno de encargos das condições da exploração, não concordaram os representantes do Estado com a supressão proposta das palavras «entre outros» porque admiti-la seria pôr em dúvida a boa fé da Companhia, que tem que empregar todas as medidas necessárias à segurança dos passageiros, ao que é obrigada pelo contrato.

Os representantes da Companhia dizem porém que sustentam a necessidade da eliminação das referidas palavras pelo que nelas há de vago, de indeterminado e impreciso.

Quanto ao artigo 6.º do caderno de encargos das condições da exploração, não concordaram os representantes do Estado com a eliminação proposta por o transportador não poder eximir-se à responsabilidade do transporte contraída para com o passageiro.

Entenderam, porém, os representantes da Companhia que o Estado labora, salvo o devido respeito, num erro jurídico fundamental porquanto o contrato de transporte aéreo de mercadorias e passageiros não pode ser regulado pelo caderno de encargos. A natureza e cláusulas desse contrato constitue objecto de direito aéreo em plena evolução e será celebrado em cada país, como já o é, por acordos e convenções internacionais, pelas regras do Código do Ar, etc., etc.

A comissão não tem, pois, competência para impor condições de contrato a celebrar com terceiros e segundo regras estipuladas e a estipular internacionalmente.

Os representantes do Estado pretenderam, pois, salvaguardar um interesse, com razões extraídas do direito de transporte terrestre, dum terceiro cujos direitos serão definidos nos termos do direito internacional aéreo.

Sobretudo, entendem os representantes da Companhia que esta, por princípio, não pode aceitar a obrigação de satisfazer todas as despesas decorrentes desta interrupção.

Quanto ao artigo 12.º do caderno de encargos das condições da exploração, os representantes do Estado não concordaram com o acrescentamento proposto porquanto o âmbito da arbitragem está determinado no artigo 52.º do contrato.

Não pode modificar-se pelo caderno de encargos.

Entendem, porém, os representantes da Companhia que estão dentro do âmbito da arbitragem todas as dúvidas ou pleitos emergentes do contrato, sem excepção, e por consequência no caso de dúvida quanto ao ar

tigo 12.º a Companhia pretende apenas acentuar, e que fique expresso em vez de se deduzir logicamente, que ela pode recorrer à arbitragem. Não se pretende, pois, alargar o âmbito da arbitragem, pretende-se apenas mencioná-la expressamente num caso em que ela é logicamente aplicável.

Além do mais, a faculdade de o Estado recusar o material está prevista nos artigos 28.º e 29.º e por consequência o Estado não se pode conceder outro direito além do mencionado nos referidos artigos do contrato.

Por isso a Companhia sustenta o princípio da arbitragem na presente hipótese.

Quanto ao artigo 15.º do caderno de encargos das condições da exploração, os representantes do Estado não concordaram com a eliminação proposta porquanto, tendo a Companhia, pelo artigo 1.º do caderno de encargos do material aeronáutico, ampla liberdade para escolher o seu material, é de justiça que por outro lado o Conselho Nacional do Ar possa impor as modificações julgadas necessárias.

Os representantes da Companhia discordaram por não entenderem equitativo que se dê ao Conselho Nacional do Ar, sem limitação alguma, a faculdade exclusiva de julgar necessária toda e qualquer modificação a introduzir nas aeronaves.

Os representantes da Companhia discordam desse princípio sem nenhuma forma de regulamentação.

Quanto ao artigo 20.º do caderno de encargos das condições da exploração, os representantes do Estado entenderam que, não permitindo a Espanha o sobrevôo do seu território, a viagem para Tânger tem de ser marítima, e portanto indispensável é que os aviões possuam os aparelhos radiogoniométricos.

Os representantes da Companhia entenderam porém que a radiogoniometria tem por objecto facilitar a navegação das aeronaves e, particularmente, nos trajectos em que se perde de vista a terra, e ainda na travessia das regiões desertas.

Poucos trajectos haverá cuja navegação aérea seja tam fácil como a do percurso Lisboa-Tânger, que segue quasi sempre uma costa.

Por consequência, e por comparação com a exploração das linhas similares, a Companhia considerou inútil a radiogoniometria para a linha Lisboa-Tânger.

A Companhia alegou ainda, sem contestação do Estado, que nas linhas aéreas ao longo da costa da América do Sul, exploradas por hidroaviões pela Pan-American e Condor Syndicat, não são empregados postos radiogoniométricos, por serem julgados dispensáveis, em vista de a navegação se fazer ao longo da costa, frisando que estas duas companhias são subvencionadas.

A Companhia tem pois razão de facto e de direito. A aceitação do ponto de vista da Companhia é imposta pela disposição contratual, artigo 31.º, que estabelece as condições especiais a que devem obedecer os cadernos de encargos.

Quanto ao artigo 32.º do caderno de encargos das condições da exploração, os representantes do Estado não concordaram com a modificação de redacção proposta porquanto não consideram demasiada a obrigação imposta pelo caderno de encargos.

O Estado precisa de estar sempre ao corrente do que se passa nas linhas e, consequentemente, das aeronaves que não estão em condições de prestar serviço.

Entendem porém os representantes da Companhia que o mesmo objectivo pode ser atingido com o envio de relatórios trimestrais.

Quanto ao artigo 37.º do caderno de encargos das condições da exploração, não concordaram com a modificação de redacção proposta os representantes do Estado porque as multas devem ser maiores ou menores con-

forme forem de maior ou menor importância no ponto de vista de segurança os instrumentos que faltarem.

Entendem porém os representantes da Companhia que não pode o Estado decidir arbitrariamente qual é a relação entre a falta de um instrumento e a segurança e, por consequência, é de boa razão a aceitação da proposta de modificação feita pela Companhia.

Quanto ao artigo 42.º do caderno de encargos das condições da exploração, os representantes do Estado não concordaram com a modificação proposta por entenderem que deve haver lugar a multa sempre que a Companhia desvie do serviço de exploração qualquer aeronave, desde que esse desvio possa afectar a mesma exploração e não somente no caso em que de facto a exploração tenha sido afectada.

Os representantes da Companhia entendem porém que é de melhor disciplina a aceitação da frase proposta pela Companhia: «e afectando a sua regular e plena execução».

Os fundamentos da Companhia, do resto, não foram contestados na sua essência.

Quanto ao artigo 16.º do caderno de encargos das infraestruturas, os representantes do Estado não concordaram com o proposto por o terreno da reserva indígena ter já outro destino legal, e além disso, ficar mais distante da cidade de Lourenço Marques.

Os representantes da Companhia entendem porém que deve ser adicionado ao artigo 1.º um § 3.º, com a seguinte redacção: «No caso de o governador geral de Moçambique não se opor à utilização do terreno da reserva indígena, poderá este ser utilizado, de preferência, para o aeródromo de Lourenço Marques, desde que satisfaça às condições técnicas indicadas para os terrenos A e C».

Efectivamente o terreno da reserva indígena, mencionado no relatório da comissão mixta, referente a Moçambique, e sobre o qual o estudo dos delegados da Companhia, junto àquele relatório, oferece dados precisos, encontrando-se a menos de 10 quilómetros da cidade, à beira da estrada de Marramene, está indicado por todas razões: pelas dimensões e nivelamento, pela estrada que o liga a Lourenço Marques, por todas as condições técnicas, em suma, é superior aos terrenos A e C.

Os dignos árbitros por parte do Governo declararam que não tinham elementos para decidir, por falta de estudo e verificação dos representantes por parte do Estado, mas que decidiam pelo critério da distância, visto o terreno indicado pela Companhia estar a 10 quilómetros e o outro a 4 quilómetros da cidade.

Não procedem semelhantes argumentos porque:

1.º O terreno indicado pela Companhia fica a 10 quilómetros, mas é servido por estrada, e o indicado pelo Estado não tem ligação por estrada;

2.º O terreno indicado pela Companhia constitui reserva indígena, quer dizer é pertença do Estado, isto é, quer dizer que é da competência do governador a concessão desse terreno.

Emquanto que o terreno indicado pelo Estado é propriedade privada, e só por expropriação por utilidade pública a Companhia pode entrar na posse dele.

Para tanto é necessário que o Estado, nos termos do artigo 9.º do contrato, promulgue as necessárias medidas e, depois de promulgadas, terá a Companhia que se sujeitar às despesas do respectivo processo, ao capricho das avaliações, com todas as demoras e despesas inerentes aos pleitos judiciais.

Semelhante doutrina por parte do Estado constitui, quanto a nós, uma violação flagrante das regras estabelecidas no artigo 31.º do contrato. Procedentes e provados de sobejo estão pois os fundamentos da Companhia.

Quanto ao artigo 22.º do caderno de encargos das infraestruturas, os representantes do Estado não concordaram com a redacção proposta por julgarem o assunto

prejudicado pelo que responderam ao artigo 13.º do caderno de encargos dos itinerários.

Os representantes da Companhia por sua vez alegam também as razões já dadas.

Quanto ao artigo 29.º do caderno de encargos das infraestruturas, entenderam os representantes do Estado que é de manter o referido artigo por os telefones serem necessários para o serviço dos utilizadores dos aeródromos, embora estes paguem a sua chamada.

Dizem porém os representantes da Companhia que esta não pode aceitar obrigações, que contêm afinal de contas o exercício dum direito da companhia concessionária do serviço telefónico.

De resto, uma tal obrigação jamais foi imposta a companhias aéreas.

Quanto ao artigo 35.º do caderno de encargos das infraestruturas, os representantes do Estado não concordaram com a modificação de redacção por entenderem que a matéria do § único do artigo corresponde à modificação que se pretende.

Entendem, porém, os representantes da Companhia que a expressão «tanto quanto possível» não tem em rigor a mesma significação que a expressão empregue pelo Governo «em caso de impossibilidade». Há um critério de relatividade que na interpretação e aplicação dos contratos não pode ser excluído, sob pena de retirarmos aos contratos toda a sua utilidade prática. A Companhia, pois, tem razão no seu pedido.

Quanto ao artigo 39.º do caderno de encargos das infraestruturas, os representantes do Estado não concordaram com a modificação proposta por entenderem que os aeródromos de recurso são sempre necessários para a segurança dos passageiros.

Os representantes da Companhia entendem, por sua vez, que é de aceitar a redacção da Companhia. Com efeito, não se pode admitir a exigência de aeródromos de recurso além do que é praticamente julgado necessário. Não se podem imaginar perigos ou antes não se pode exigir a construção de aeródromos para perigos imaginários mas sim para perigos que sejam de prever, e as regras dessa previsão extraem-se, segundo a própria doutrina do contrato, do conhecimento da exploração de linhas aéreas. Ora nunca se pensou por exemplo em estabelecer terrenos de recurso em terrenos, como sucede entre Tânger e Casablanca, que não carecem de instalação de terrenos de recurso.

Quanto ao § único do artigo 45.º do caderno de encargos das infraestruturas a que a Companhia propôs uma alteração, os representantes do Estado entenderam que é de manter a redacção que se encontra no caderno de encargos por tecnicamente não convir uma inclinação superior a 1 1/2 por cento.

Os representantes da Companhia dizem que este princípio é inadmissível como princípio absoluto porque a comissão mixta escolheu terrenos cuja inclinação é superior a 1 1/2 por cento. Está, pois, admitido pelo caderno de encargos o princípio de inclinação de percentagem superior àquela que de uma maneira absoluta agora se pretende impor.

Quanto ao artigo 57.º do caderno de encargos das infraestruturas, não concordaram os representantes do Estado com o § único proposto pela Companhia por entenderem não ser necessário em face do disposto no § único do caderno de encargos.

Entenderam, porém, os representantes da Companhia que há uma diferença fundamental entre a sua proposta e o § único daquele artigo, porquanto pela redacção do parágrafo o Conselho Nacional do Ar arroga-se um direito exclusivo, enquanto que pela redacção da Companhia fica estabelecido um direito da Companhia perfeitamente em harmonia com as disposições do contrato. É

pois de boa disciplina e de equidade a aceitação da proposta da Companhia.

Quanto aos artigos 61.º e 62.º do caderno de encargos das infraestruturas, os representantes do Estado não concordaram com as modificações propostas por entenderem que as dimensões exigidas para os *hangars* são de manter; de contrário, no caso de substituição de tipo de aeronave ou mesmo no caso de escolha de um certo número de aviões de tipo vulgar, podiam estes não caber no *hangar*.

Quanto ao § 2.º proposto encontra-se no caderno de encargos redigido nos mesmos termos.

Dizem, porém, os representantes da Companhia que os *hangars* do tipo C são previstos precisamente para serem substituídos por outros *hangars* quando forem adoptados novos tipos de aviões. Por outro lado, os *hangars* C não são propostos senão nas escalas onde não há necessidade de abrigar mais de dois aviões.

Os representantes da Companhia julgam procedente este pedido da Companhia porque o seu deferimento contém o princípio fundamental de que os contratos devem ser fielmente cumpridos; artigo 31.º n.º 2, § 1.º, do contrato. Pela mesma razão e pelo mesmo princípio deve ser julgado procedente o pedido da Companhia em relação ao artigo 62.º

Quanto aos artigos 71.º a 87.º do caderno de encargos das infraestruturas, os representantes do Estado não concordaram pelas seguintes razões:

O aeroporto marítimo de Lisboa é natural, não tem de ser feito.

Todos os hidros que, há já bastantes anos, têm vindo a Lisboa não têm encontrado a mais pequena dificuldade em amarar e desembarcar os passageiros no Terreiro de Paço ou em Belém.

¿Por que razão ia a Companhia fazer o desembarque e o embarque no Montijo, trazendo ou levando os passageiros por via marítima durante perto de uma hora?

Bastava uma pequena *gare*, talvez onde se está demolindo a antiga estação do Sul e Sueste, para que os passageiros ficassem o melhor servidos possível.

Oficinas e *hangars*, se estudaria então o local onde melhor e mais economicamente pudessem ser instalados.

Quando ao aeródromo terrestre, que Lisboa não tem, visto os mais próximos não servirem, Amadora e Alverca, o primeiro por ser mau, e o segundo por ser longe, é que tem de ser feito.

¿Alguem é capaz de argumentar que no Montijo se faria o aeroporto terrestre, de forma a servir bem os passageiros que demandarem Lisboa?

Não.

Um aeródromo não é apenas para quem embarca e desembarca, mas também para o público que quer assistir aos embarques e desembarques.

Por isso ele tem toda a vantagem em ser próximo e facilmente acessível ao público.

Logo é indispensável que seja na Portela, pois que todas as comissões que andaram em Lisboa a estudar o assunto resolveram que só na Portela ele podia ser instalado, desde que não pudesse ser a oeste do campo do Jockey Club, no Campo Grande.

Os representantes da Companhia mantêm as alegações da Companhia pelas razões seguintes:

Os árbitros do Estado propõem que a amaragem dos hidroaviões se faça em frente dos cais do porto de Lisboa. Esta modalidade não foi prevista, nem pela comissão mixta do aeroporto de Lisboa, nem pelos cadernos de encargos, nem pela Companhia, em virtude da impossibilidade técnica da sua realização.

Torna-se impossível fazer amarar regularmente os hidroaviões no meio da afluência das embarcações que se acham próximo das embarcações do cais do porto de Lisboa sem correr o risco grave de se produzirem sé-

rios desastres, que podem considerar-se absolutamente certos.

Por outro lado, da própria declaração dos árbitros por parte do Estado, a amargem, a manobra dos hidroaviões até os cais ou embarcações destinadas à recepção do tráfego e a descolagem não podem ser realizadas nesse local quando haja mar de vaga.

Esta modalidade não pode portanto prevalecer. Supondo mesmo que tal modalidade fôsse tecnicamente realizável, deveria ela ser posta de parte por não permitir a ligação do tráfego do aeroporto marítimo com o do aeroporto terrestre, condição reconhecida como primordial pela comissão mixta do aeroporto de Lisboa.

Os artigos 31.º e 34.º do contrato fixam as condições a que devem obedecer os aeródromos.

O relatório da Companhia forneceu todas as razões técnicas e financeiras que impõem a preferência a dar à solução Montijo, o que, evidentemente, está de acordo com a doutrina dos artigos 31.º e 34.º do contrato.

Pelas considerações feitas pelos árbitros por parte do Estado constata-se que não foram estudadas nem a aplicação destes artigos nem as condições técnicas e comerciais.

Não encontramos, pois, nestas considerações dos árbitros nomeados pelo Estado senão a afirmação de uma preferência para uma solução (terreno Portela, amargem dos hidroaviões em frente dos cais de Lisboa sem precisar a localização da base marítima) que não representa nem a solução dos cadernos de encargos nem a solução da Companhia e à qual não é dada nenhuma justificação que derive do contrato.

Em resumo: consideramos, portanto, que a solução dos árbitros nomeados pelo Estado é tecnicamente impossível de pôr em prática, que não está de acordo com qualquer das propostas das duas partes e que não apresenta nenhuma justificação da solução dos cadernos de encargos.

Os árbitros por parte do Estado afirmam, finalmente, que todas as comissões que procederam ao estudo da localização do aeroporto de Lisboa deram o seu acordo à solução Portela.

Salvo o devido respeito não é assim: a comissão mixta, especialmente nomeada, de acordo com o contrato, para determinar essa localização, dividiu-se em várias opiniões e não conseguiu chegar a um acordo sobre qualquer solução.

Analisemos, porém, as duas soluções: Portela-Sacavém e Montijo.

Considerações técnicas

É evidente, e foi aliás reconhecida como condição primordial para a base aérea de Lisboa, a junção da base terrestre e base marítima, condição esta que se realiza unicamente na solução Montijo.

Este princípio não foi refutado pelos dois árbitros do Estado. Foi reconhecido pelos delegados do Conselho Nacional do Ar (vide actas) que o aeródromo do Montijo era tecnicamente superior ao da Portela. Esta superioridade técnica não foi refutada pelos delegados do Estado na comissão arbitral.

O aeroporto marítimo do Montijo é um aeroporto natural, abrigado e permitindo a permanência de hidrosfundeados.

O aeroporto marítimo de Sacavém seria um aeroporto artificial, constituído por uma doca com as dimensões iniciais de 100×200 , devendo considerar-se a possibilidade de estas dimensões serem aumentadas de futuro.

Julga-se desnecessário salientar as dificuldades e o custo de trabalhos desta natureza em fundos de lodo cuja espessura, nalguns pontos, vai a 30 metros.

Inútil, igualmente, salientar as dificuldades de alargamento de uma doca desta natureza.

Os portos e aeroportos marítimos só se fazem artificialmente quando há absoluta impossibilidade de obtê-los naturais, pois os primeiros são sempre extremamente dispendiosos e com áreas limitadas.

Nenhum argumento nem objecção contra estes princípios foram apresentados pelos delegados do Conselho Nacional do Ar, comissões ou delegados do Governo à comissão arbitral.

Por outro lado, inútil seria lembrar a inferioridade técnica da solução, imperfeita, artificial e extremamente dispendiosa, do aeródromo da Portela em relação à solução natural do aeródromo terrestre do Montijo, do que se conclue, sem refutação, portanto, que sob o ponto de vista técnico a solução Montijo é superior, em todos os seus aspectos, à solução Portela-Sacavém.

Considerações financeiras

O custo do aeródromo terrestre na Portela está calculado em mais de 31:000.000\$!!! A Companhia fez estudos detalhados para o cálculo desta cifra, estudos que declarou pôr à disposição da comissão arbitral, que não julgou necessário pedir-lhos.

O custo do trabalho necessário para o aeroporto que inicialmente é indicado nos cadernos de encargos, para Sacavém, será de ordem de 6:000.000\$ (indicação dada pela Sociedade Italo-Portuguesa) e impossível de calcular o dos alargamentos posteriores considerados pelos cadernos de encargos.

A despesa total, pois, com a base marítima Portela-Sacavém será de ordem de 38:000.000\$!!!

O custo das duas bases, terrestre e marítima, no Montijo será aproximadamente de 1:000.000\$, devendo salientar-se que não haverá a prever despesas futuras para o alargamento do aeroporto marítimo, visto ele ser natural e ter dimensões suficientes para o desenvolvimento futuro da aviação.

Há ainda a salientar que nas importâncias indicadas não estão incluídas as necessárias para *hangars*, oficinas, depósitos, etc., edificações que terão de ser feitas em duplicado, na hipótese da separação das bases, ou seja da solução Portela-Sacavém.

Reconhecida, pois, a superioridade técnica de uma solução que representa um encargo de 1:000.000\$, em relação a outra cujo encargo é inicialmente de 38:000.000\$, e sem estimativa fácil para o futuro, resta unicamente analisar as comunicações entre Lisboa e os aeroportos Montijo e Portela.

Parece-nos inútil lembrar que a solução Montijo permite a localização do aeródromo de Lisboa a uma distância da capital inferior às dos aeródromos de Paris, Londres, Bruxelas e Marselha, tanto sob o ponto de vista da distância quilométrica como do tempo necessário para transpor essa distância.

Sob este último ponto de vista, a solução Montijo é, pelo menos, tão vantajosa como a da Portela.

Finalmente, a distância Lisboa-Montijo (8 quilómetros) é inferior à distância-limite de 10 quilómetros fixada pelos cadernos de encargos e indicada pelos representantes do Estado na comissão mixta do aeródromo de Lisboa.

Ainda mesmo sem entrar em consideração com a situação financeira mundial, nada justificaria, pois, que se sacrificassem todas as superioridades técnicas já apontadas e os encargos financeiros igualmente indicados à simples consideração de uma pretensa superioridade de comunicações terrestres sobre fluviais, entre Lisboa e o aeroporto, sendo certo que essas comunicações não serão mais morosas por via fluvial que por via terrestre.

As provas apresentadas pela Companhia sobre a facilidade das comunicações Lisboa-Montijo não foram refutadas pelos árbitros nomeados pelo Estado.

Tendo, porém, em consideração o limite de capital (25:000.000\$) imposto à Companhia e a dificuldade, em face da crise mundial, de obter capital obrigacionista, dificuldade que se transformará em impossibilidade tratando-se de despesas com trabalhos não só inúteis mas até tecnicamente imperfeitos, evidente é que, mantendo o Estado uma tal exigência à Companhia Portuguesa de Aviação, tornará inviável a utilidade prática da concessão por inobservância do disposto no artigo 31.º do contrato, coagindo assim, por sua vez, a Companhia a não exercer os mais legítimos direitos emergentes do seu contrato de concessão.

Impor a solução Portela-Sacavém é, portanto, condenar a Companhia irrevogavelmente (e podemos dizer toda e qualquer companhia, sem receio de contradição) à impossibilidade de explorar as linhas aéreas nacionais e internacionais, das quais ela tem a firme vontade de assegurar a execução, de conformidade com os compromissos que tomou.

*

Analisámos um dos dois únicos argumentos apresentados pelo Conselho Nacional do Ar para a condenação da solução Montijo, não nos referindo ao outro, baseado no facto de esta região ser de sobrevôo proibido, visto o decreto n.º 20:913 ter tornado livre o sobrevôo da referida região.

*

Reportamo-nos ainda às alegações da Companhia na defesa do seu ponto de vista e que constam da sua justificação apresentada à comissão arbitral e, especialmente, ao facto de o Governo não garantir o sobrevôo da Espanha e ser, portanto, de admitir que a Companhia não terá de empregar nas suas linhas aviões terrestres, sendo-lhe, portanto, inútil um aeródromo.

Concorda a Companhia, em qualquer hipótese, em fazê-lo, mas esta consideração seria suficiente para tornar absolutamente ilógica a escolha de uma solução por tal modo dispendiosa que ultrapassa as possibilidades financeiras da Companhia, quando existe uma outra solução que deve considerar-se excelente sob todos os pontos de vista técnicos e económicos.

*

Devemos finalmente ponderar que, acima de todas as considerações, deve ser observado o rigoroso cumprimento do contrato, não desempenhando os cadernos de encargos outra função que não seja o regular os detalhes das obrigações contratuais.

Além das qualidades técnicas dos aeródromos e das vantagens a reservar para o tráfego (razões invocadas pela Companhia para que a solução Montijo seja preferida à solução Portela-Sacavém), o contrato somente considera o ponto de vista da economia.

O artigo 31.º do contrato consigna este princípio de economia e o artigo 34.º, alínea o), refere-se especialmente a essa economia na localização dos aeroportos.

Os árbitros nomeados pelo Estado não apresentam nenhum princípio do contrato a favor da sua solução e não refutaram que os pontos de vista técnico e financeiro, impostos pelos artigos 31.º e 34.º do contrato, são favoráveis à solução Montijo.

Concluimos, portanto, que a solução Montijo deve ser adoptada sob os três pontos de vista seguintes:

- Razões técnicas;
- Razões financeiras;
- Aplicação do contrato.

Nestes termos entendemos que devem ser julgados procedentes o provados os fundamentos do pedido da Companhia e, em consequência, alterados, como ela pede, os cadernos de encargos.

Quanto ao artigo 90.º do caderno de encargos das infraestruturas, tendo a comissão acordado na parte mencionada no lugar próprio, não concordaram os representantes do Estado em que as diversas instalações sejam feitas no mesmo edificio, por entenderem que se impõe a sua separação não só por motivo de segurança, mas até por comodidade dos passageiros.

Entendem, porém, os representantes da Companhia que são de aceitar as razões da Companhia.

Efectivamente o que se torna importante para o bom funcionamento dos serviços dos aeródromos é que seja suficiente a superfície reservada para cada um desses serviços.

A divisão desta superfície em vários edificios é um luxo caro quando se trata de aeródromos secundários, além de que é contrário ao espírito de economia tantas vezes manifestado no contrato.

Nenhum dos artigos do contrato prescreve, para tais assuntos, outra doutrina que não seja o bom funcionamento da exploração e economia na sua realização.

Em linhas de frequência semanal, ou inferior, como muito bem alega a Companhia, a vida dos aeródromos está reduzida a uma ou duas horas por semana.

Nas escalas intermediárias essa vida está limitada a, mais ou menos, dez minutos por semana, ou seja o tempo preciso para reabastecer os aviões e largar ou tomar passageiros. Uma actividade reduzida não justifica bastante a existência de vários edificios para oficina, armazém e escritório.

Quanto ao caderno de encargos das infraestruturas, não concordaram os representantes do Estado com a redacção proposta pela Companhia.

Quanto à primeira parte, porque sendo Nova Lisboa um centro importante, talvez a futura capital da colónia, a existência do *hangar* tipo A é de manter.

Com relação à segunda parte, pelas razões dadas ao artigo 11.º do caderno de encargos dos itinerários e artigo 90.º do caderno de encargos das infraestruturas.

Os representantes da Companhia dizem porém que as dimensões dos *hangars* devem estar em relação com as exigências do tráfego, como está previsto no contrato para todas as infraestruturas, artigo 31.º, e não em relação com a importância futura das cidades, o que de resto não foi previsto pelo contrato.

Os representantes da Companhia perfilham inteiramente as razões alegadas por ela a fl. 33 do documento n.º 2.

Quanto ao artigo 95.º do caderno de encargos das infraestruturas, não concordaram os representantes do Estado na redacção proposta pelas razões dadas ao artigo 90.º do mesmo caderno de encargos e por julgarem o *hangar* necessário.

Os representantes da Companhia perfilham também as razões dadas na sustentação do artigo 11.º do caderno de encargos dos itinerários, como consequência.

Quanto ao artigo 96.º do caderno de encargos das infraestruturas, não concordaram os representantes do Estado com as modificações propostas por se tratar do aeroporto de Lourenço Marques, devendo assim ser mantido o *hangar* tipo B e a plataforma de embarque.

Os representantes da Companhia, porém, julgam procedentes as razões dela, que de resto não foram contestadas, constantes de fl. 36 do documento n.º 2.

Quanto aos artigos 90.º, 91.º, 93.º, 94.º, 95.º, 96.º, 97.º, 98.º, 100.º, 101.º e 102.º do caderno de encargos das infraestruturas, não concordaram os representantes do Estado com a proposta da Companhia pelas razões já dadas no artigo 90.º

Os representantes da Companhia julgam procedente o pedido desta pelas razões também já dadas no mesmo artigo.

Quanto ao artigo 99.º do caderno de encargos das in-

fraestruturas, entenderam os representantes do Estado que está prejudicada a proposta da Companhia pelas razões dadas ao artigo 13.º do caderno de encargos dos itinerários.

Os representantes da Companhia dizem também, por sua vez, que dão como reproduzido o que disseram sobre o artigo 13.º

Quanto ao artigo 103.º do caderno de encargos das infraestruturas, não concordaram os representantes do Estado com as modificações propostas por entenderem de manter, por motivo de segurança, as exigências feitas no caderno de encargos.

Os representantes da Companhia, porém, julgam procedentes as razões da Companhia, deduzidas a fl. 38 do documento n.º 2.

Quanto ao artigo 104.º do caderno de encargos das infraestruturas, não concordaram os representantes do Estado com o proposto pela Companhia porque, desde que esta deixe de apresentar os projectos nos termos exigidos pelo contrato, é de toda a justiça que seja multada.

Os representantes da Companhia discordam destas razões e perfilham as da Companhia, porque há incompatibilidade entre a transgressão e a sanção.

A única penalidade aplicável a um projecto que não está em condições é a sua rejeição pura e simples.

Sempre assim se entendeu, tanto mais que é de admitir o princípio de multa em factos onde não é de prevenir a menor culpa ou mesmo negligência.

Quanto finalmente ao artigo 109.º do caderno de encargos das infraestruturas, não concordaram os representantes do Estado com a proposta de eliminação, por entenderem de justiça que a Companhia também seja multada quando exceder os prazos para a entrega dos projectos.

Os representantes da Companhia perfilham porém as razões por ela deduzidas a fl. 40 do documento n.º 2.

Não chegou a comissão a acôrdo na escolha do árbitro a que se refere o § único do artigo 32.º do contrato, pertencendo assim a nomeação do mesmo ao conselheiro presidente do Supremo Tribunal de Justiça.

Este acórdão não foi mais cedo redigido em virtude de doença de um dos representantes da Companhia.

Lisboa, Sala das Sessões do Conselho Nacional do Ar, 12 de Agosto de 1932.— Os Vogais representantes do Estado: *Alberto da Silveira Costa Santos* — *Teófilo José Ribeiro da Fonseca*, tenente-coronel aviador.— Os Vogais representantes da Companhia: *Artur Ribeiro Lopes* — *Jean Marie Conty*.

Decisão do árbitro nomeado nos termos prescritos na última parte do § único do artigo 32.º do contrato celebrado entre o Governo Português e a Companhia Portuguesa de Aviação, aprovado pelo decreto n.º 18:899, de 30 de Setembro de 1930, e modificado pelo decreto n.º 20:895, de 12 de Fevereiro de 1932.

Na qualidade de árbitro, nomeado nos termos prescritos na última parte do § único do artigo 32.º do contrato celebrado entre o Governo Português e a Companhia Portuguesa de Aviação (aprovado pelo decreto n.º 18:899, de 30 de Setembro de 1930, e modificado pelo de 12 de Fevereiro de 1932, que tem o n.º 20:895), cumpre-me decidir definitivamente sobre todos os pontos acêrca dos quais houve desacôrdo na illustre comissão que fôra nomeada como determina o já citado artigo 32.º

Reconhecendo o melindre da minha missão e querendo fazer, com minúcia, um consciencioso estudo, requisitei documentos e informes, que logo de começo me não puderam ser fornecidos.

Certo é que a maior parte das divergências facilmente podiam ser apreciadas em face dos documentos que primeiramente me foram enviados; outras porém, por serem de natureza complexa, exigiam maior observação e mais completo conhecimento dos motivos do desacôrdo.

Habilitado agora com todos os elementos que considere indispensáveis para fazer um juízo seguro, vou proferir a minha decisão, seguindo rigorosamente a ordem adoptada no acórdão:

Caderno de encargos das disposições applicáveis a todos os cadernos de encargos

Artigo 1.º:

É desnecessário o parágrafo que a Companhia propõe.

Nenhuma obrigação imposta pelos cadernos de encargos podem representar quaisquer exigências que excedam as que o contrato estabelece, pois a alínea a) do § 3.º do artigo 31.º (decreto n.º 20:895) muito expressamente preceitua como condição essencial que a elaboração dos encargos obedeça a um completo acôrdo com as disposições do mesmo contrato.

Esta disposição não se encontrava no artigo 31.º como estava redigida no decreto n.º 18:899, e então justificação poderia ter a proposta da Companhia.

A referida modificação, feita no decreto n.º 20:895, é muito clara e terminante, achando-se em concordância com ela a redacção do artigo 1.º dos encargos gerais.

Caderno de encargos dos itinerários

Artigo 10.º:

Designa-se nêle o itinerário de Loanda—Nova Lisboa, sendo a sua extensão de 525 quilómetros, mas o § único do artigo 39.º, de um modo geral, com referência a todas as viagens, permite as paragens ocasionais justificadas.

Assim não se torna necessário nem útil o acrescentamento proposto pela Companhia.

O artigo prevê a hipótese de a interrupção resultar directamente das circunstâncias atmosféricas, para a isenção de multa; o § único do mesmo artigo 39.º vai mais longe e admite, sem restrição, outras causas justificativas.

Está sempre assegurada à Companhia a isenção de multa quando a interrupção da viagem não resultar de culpa sua.

Artigo 11.º:

É inadmissível o parágrafo proposto pela Companhia.

O artigo 16.º do contrato terminantemente preceitua que ela assegurará, em conjunto, as ligações aéreas com os itinerários e escalas principais, que são indicados em sete números e no 6.º (parte final) encontra-se estabelecida uma condição que não pode ser posta de parte, visto que o caderno de encargos tem de obedecer a um completo acôrdo com as disposições do contrato.

O acôrdo entre o Governo e a Companhia, com referência às modificações previstas no § único do artigo 16.º, excede a competência da comissão e consequentemente a do árbitro.

Artigo 12.º:

O artigo 16.º do contrato, no n.º 6.º, fazendo referência às linhas internas de Angola, menciona entre as secundárias uma, de penetração, partindo de Loanda ou Huambo, na direcção do Congo Belga e atravessando a região de Cassai. Ora da redacção desta cláusula do contrato bem se reconhece que a intenção foi levar a linha até onde ela se ostende, isto é, até a fronteira.

A interpretação feita pela Companhia não é de acoi-tar.

Artigo 13.º:

O parágrafo proposto pela Companhia contém uma disposição que modificaria o contrato e que, por isso, não pode ser aceite, a não ser com o acôrdo expresso do Governo.

Artigos 14.º e 16.º:

Os parágrafos propostos pela Companhia não podem ser admitidos pelas razões já dadas em relação ao artigo 10.º

Caderno de encargos das condições de exploração

Artigo 1.º:

Não há razão que justifique a modificação proposta pela Companhia, tendo aplicação o que ponderei em relação ao artigo 1.º do caderno de encargos gerais.

Artigo 2.º:

A disposição nele contida não excede o que preceitua o contrato e, por isso, tem de ser mantido o artigo como está redigido.

Artigo 3.º:

Não deve fazer-se a supressão que a Companhia pretende das palavras «entre outras».

É fora de dúvida que à Companhia incumbe empregar todas as medidas que necessárias sejam à segurança dos passageiros, de harmonia com as obrigações contraídas no contrato.

As disposições ou medidas indicadas no artigo 3.º são exemplificativas e não taxativas.

É certo que elas são as mais importantes; porém outras pode haver que as circunstâncias aconselhem e que a Companhia tenha que adoptar.

Artigo 6.º:

Os preceitos contidos tanto no corpo do artigo como no parágrafo são de manter, pois visam apenas a acautelar o cumprimento das obrigações da Companhia, de uma forma justa, e contra isso nenhum preceito pode ser indicado do direito internacional do ar, que a Companhia muito abstractamente invoca.

Artigo 12.º:

É inútil o acrescentamento proposto pela Companhia.

O artigo 52.º do contrato é terminante: todas as dúvidas ou pleitos dele emergentes, que eventualmente se suscitem, serão resolvidos por um tribunal arbitral.

A redacção do artigo 52.º não pode motivar dúvidas.

Artigo 15.º:

Não dá ao Conselho Nacional do Ar uma faculdade arbitrária, como a Companhia afirma.

Esse Conselho, constituído por competentes, tem de subordinar a sua deliberação à necessidade reconhecida o, quando a Companhia discorde, bem pode recorrer para o tribunal arbitral.

Artigo 20.º:

A travessia do Lisboa-Tânger tem, pelo menos por ora, de ser marítima e consequentemente é necessário que os aviões tenham os aparelhos goniométricos para facilitar a navegação das aeronaves.

Artigo 32.º:

Estabelece um meio de fiscalização que não pode ser negado e que não é excessivamente rigoroso. Não fixa a

data em que a relação tem de ser enviada e portanto tem de se entender que o prazo abrange todo o mês imediato o que já dá largo tempo à Companhia para cumprir a obrigação que lhe é imposta.

Artigo 37.º:

A redacção está em perfeita concordância com o preceituado no § único do artigo 44.º do contrato.

As multas devem estar em relação com a gravidade das faltas e consequências que delas possam derivar.

Artigo 42.º:

É bem cabida e justificada a substituição proposta pela Companhia da frase: «o podendo afectar a sua regular e plena execução», por: «o afectando a sua regular e plena execução».

Assim fica a disposição mais precisa e, portanto, menos sujeita a interpretações duvidosas.

Caderno de encargos de infraestruturas

Artigo 16.º:

Deve ser aceite o § 3.º proposto pela Companhia, visto que não é prejudicada a acção do Governo, nem sofre alteração qualquer destino que ao terreno de reserva indígena tenha sido dado e que convenha ou deva manter-se.

Artigo 22.º:

A redacção proposta pela Companhia é inadmissível, por motivo idêntico ao que foi ponderado com respeito ao artigo 13.º do caderno de encargos dos itinerários.

Artigo 29.º:

A obrigação imposta à Companhia de instalar telefones, para serviço público, nos aeroportos e aeródromos que sirvam localidades onde haja rede telefónica deve ser mantida por ser manifesta a utilidade que daí resulta, não ficando a Companhia inibida de receber dos utilizadores o preço das chamadas que fizerem.

Artigo 35.º:

Deve suprimir-se o § único, ficando o artigo com a redacção proposta pela Companhia, isto é:

«Todos os aeroportos, aeródromos e aeródromos de recurso devem ser situados próximo das vias de comunicação o, tanto quanto possível, perto do centro da cidade ou povoação a servir».

O parágrafo suprimido correspondia, como declarou os próprios representantes do Governo, à modificação proposta pela Companhia. Não sofre alteração nem as obrigações da Companhia nem os direitos do Governo.

Artigo 39.º:

Os aeródromos de recurso têm de ser exigidos, como necessários para a segurança dos passageiros.

Artigo 45.º:

Deve ser adoptada a redacção proposta pela Companhia para este artigo e respectivo parágrafo.

São de prever as dificuldades que alguns terrenos ofereçam e é certo que ao Governo assiste sempre o direito e são facultados os meios de evitar abusos.

Artigo 57.º:

O § único é tam claro que nenhuma justificação pode ter o acrescentamento proposto pela Companhia.

A substituição dos materiais é sempre possível quando as condições locais o aconselhem e a Companhia faça a sua proposta, fundamentada, ao Conselho Nacional do Ar.

Artigos 61.º e 62.º:

Não deve ser alterada a redacção. Convém que as dimensões dos *hangars* permitam sempre a recolha fácil

dos aviões, sendo prevista a provável mudança para tipos maiores que não sejam usados logo na exploração inicial.

É mais fácil o até menos dispendioso fazer, logo de começo, *hangars* com as dimensões convenientes do que ter mais tarde de os ampliar ou do construir outros.

Artigos 71.º e 87.º:

Localização do aeroporto marítimo e do aeródromo terrestre.

Sem dúvida, a escolha constitue o ponto mais importante o do maior melindre para eu resolver.

O estudo minucioso de todos os elementos que me foram facultados, tendo prestado uma especial atenção ao que consta das actas respectivas às reuniões da comissão mixta, nomeada pela portaria de 21 de Julho de 1931, convence-me de que deve ser adoptada como mais conveniente a solução Montijo, proposta pela Companhia.

Por certo, seria muito interessante e de incontestáveis vantagens que a amarração dos hidroaviões, bem como o embarque e desembarque dos passageiros, se effectuassem em frente dos cais do porto de Lisboa, ou fôsse no Terreiro do Paço ou em Belém, como opinaram os representantes do Governo; mas isso seria quasi impossível quando o mar fôsse de vaga e muito difficil e arriscado quando fôsse grande a affluência de embarcações, como frequentemente succede.

Devem prever-se todas as difficuldades e perigos, evitando-os o mais possível.

Aceitando-se as indicações dos representantes do Governo quanto ao aeroporto marítimo, teria forçosamente de ficar distanciado o aeródromo terrestre, do que, sem dúvida, resultariam graves inconvenientes, pois, como foi reconhecido e judiciosamente ponderado por um illustre e categorizado vogal do Conselho Nacional do Ar, é da máxima importância a junção dos dois aeroportos, devendo dar-se a esse facto a primazia sobre as restantes condições, mas com a restrição de o campo terrestre não estar a uma distancia superior a uma dezena de quilómetros do centro da cidade (actas da comissão mixta o designadamente a de 17 de Agosto de 1931).

Parece que muito imperou na comissão, sobre cujo desacôrdo resolvo, não ser o aeródromo apenas para quem embarca e desembarca, mas também para o público que a esses actos queira assistir, convindo, por isso, que fique próximo e seja accessível.

Reconheço que essa condição mereça ser considerada, mas ella não impede que, como eu próprio sei, com conhecimento próprio, haja aeródromos que se encontram afastados das importantes cidades que servem.

Não é, pois, a maior proximidade uma condição primordial, e o que importa é que o desvio não exceda o que o contrato limita (10 quilómetros).

Muito mais para ponderar é a facilidade da ligação do tráfego do aeroporto marítimo com o aeródromo terrestre e essa facilidade é que se não daria, aceitando a indicação feita pelos representantes do Governo.

A junção das bases terrestre e marítima é de reconhecida necessidade e bem se considera como condição primordial.

Na solução Montijo a distancia do centro da cidade está dentro do limite fixado no contrato (8 quilómetros).

No Montijo, as pistas convenientes, com as deminutas inclinações e os edificios necessários, podem ser feitos com largueza e facilidade, o que não succede na Portela.

A ligação dos aeroportos com a cidade não me parece que ofereça difficuldade, já porque a travessia marítima é curta e bem pode ser assegurada com regularidade, já porque me convenço de que a ligação por vedetas não pode deixar de ser considerada normal.

Além das razões que resumidamente expus, mereceu-me attenção a condição económica.

A solução Portela seria excessivamente acanhada e dispendiosíssima; a solução Montijo será ampla, em tudo conveniente, e exigirá despesas suportáveis e que bem podem justificar a affluência de capitais.

Nunca foi para desprezar o factor económico o muito mais tratando-se de empresas em começo; hoje, porém, elle merece mais attenção em vista da crise geral.

O decreto n.º 20:913 inutilizou a opposição feita à solução Montijo por, ao tempo, aquella região ser de sobre-vão prohibido.

Artigo 90.º:

Procedem as razões alegadas pelos representantes do Governo. As installações devem ser feitas em edificios separados, por motivo de segurança e até por comodidade dos passageiros.

Artigo 92.º:

Convém que em Nova Lisboa, cujo desenvolvimento é já fácil de prever para um futuro próximo, o *hangar* seja do tipo A.

Quanto à hipótese de a ligação de Huambo-Humpata ser feita em automóvel, razão têm os representantes do Governo já pelas razões dadas em relação ao artigo 11.º do caderno de encargos dos itinerários já pela alludida relativamente ao artigo 90.º do caderno de encargos das infraestruturas.

Artigos 90.º a 102.º inclusive:

Justificam-se as disposições que contêm e que não devem ser alteradas, pelos motivos indicados (com respeito aos artigos 91.º, 92.º, 93.º, 94.º, 95.º, 96.º, 97.º, 98.º, 100.º, 101.º e 102.º) relativamente ao artigo 90.º o, com respeito ao artigo 99.º, pelo que foi ponderado em relação ao artigo 13.º do caderno de encargos dos itinerários.

Os artigos 103.º, 104.º e 109.º devem ser mantidos pelas razões aduzidas pelos representantes do Governo.

Lisboa, 2 de Setembro de 1932. — *Cristóvão Cardoso Cabral Coutinho de Albuquerque Barata (Visconde de Olivã)*.

Está conforme. — Secretaria Técnica do Conselho Nacional do Ar, 31 de Outubro de 1932. — O Secretário, *Carlos Esteves Beja*.

MINISTÉRIO DA GUERRA

Repartição do Gabinete do Ministro

Por ter saído com inexactidões, novamente se publica o seguinte:

Decreto n.º 21:892

Tendo a experiência demonstrado que o sistema de uma única incorporação annual de recrutas, pôsto em prática pelo decreto n.º 16.407, de 19 de Janeiro de 1929, além de não convir às necessidades da defesa nacional, é de difficil execução por virtude de a capacidade dos aquartelamentos existentes não permitir o alojamento, por uma só vez, de todo o contingente;

Impondo as exigências de preparação do exército para a guerra o regresso aos princípios basilares da reorganização do exército constantes do decreto n.º 11:856, de 5 de Julho de 1926;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de

1926. por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:331. de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º O tempo de serviço efectivo nas fileiras a que as praças são obrigadas, em circunstâncias normais, é de dezassete meses, distribuídos pela forma seguinte: os primeiros cinco meses serão destinados à escola de recrutas, a qual compreenderá, para todas as armas e serviços, a instrução geral e a elemental de especialistas; os doze meses restantes destinar-se-ão: à instrução complementar de especialistas, que será ministrada, em princípio, em todas as unidades e escolas práticas e técnicas das diferentes armas e serviços, quer recebam ou não recrutas; à instrução profissional (técnica e tática) dos quadros permanentes e, cumulativamente, ao serviço regimental.

§ 1.º Haverá duas incorporações em todas as armas e serviços, qualquer que seja o número de recrutas a incorporar: a primeira terá lugar de 1 a 5 de Maio, sendo os recrutas prontos em 30 de Setembro, e a segunda de 1 a 5 de Novembro, sendo os recrutas prontos em 30 de Março do ano seguinte.

§ 2.º O licenciamento das praças das primeira e segunda incorporações de qualquer ano terá lugar respectivamente de 1 a 5 de Outubro e de 1 a 5 de Abril do ano seguinte.

§ 3.º As duas incorporações serão de efectivo quanto possível igual, destinando-se a permitir que as substituições nas unidades das diferentes armas e serviços nunca dêem origem a uma renovação completa de pessoal.

§ 4.º Os meses de Abril e Outubro de cada ano destinar-se-ão, em cada unidade que receba recrutas, à preparação do pessoal instrutor para as escolas de recrutas.

Art. 2.º (de execução provisória). Quando as circunstâncias do Tesouro imperiosamente o exigirem, o tempo destinado à escola de recrutas a que se refere o artigo 1.º poderá ser reduzido a três meses.

§ 1.º Enquanto estiver em execução a doutrina deste artigo, o licenciamento das praças das primeira e segunda incorporações de qualquer ano terá lugar logo que sejam consideradas prontas da instrução de recruta respectivamente as praças das primeira e segunda incorporações do ano seguinte.

§ 2.º (transitório). A primeira incorporação do ano de 1933 terá lugar entre 1 e 5 de Abril, podendo o Ministro da Guerra, se assim o julgar conveniente, fazer antecipar a data em que os recrutas devam ser considerados prontos da instrução, nos termos do corpo do presente artigo.

§ 3.º (transitório). O licenciamento das praças das armas de cavalaria, artilharia e engenharia que actualmente se encontram nas fileiras e foram incorporadas entre 1 e 5 de Março do corrente ano terá lugar de 1 a 5 de Julho de 1933, com excepção daquelas que, por virtude de obrigações especiais de serviço, nos termos da legislação em vigor, devam continuar presentes nas fileiras.

§ 4.º (transitório). As praças da segunda incorporação de 1933, logo que forem consideradas prontas da instrução de recruta, deverão substituir no quadro permanente igual número de praças da primeira incorporação.

Art. 3.º As escolas de recrutas realizam-se nos batalhões de metralhadoras e ciclistas, regimentos de infantaria e artilharia, grupos de artilharia pesada e a cavalo, unidades das tropas de artilharia de costa, regimentos de cavalaria e de engenharia, batalhões de automobilistas e pontoneiros, companhias de saúde e de administração militar e escolas práticas das diferentes armas e serviços.

§ único. A incorporação de recrutas nas escolas práticas das diferentes armas e serviços poderá ser feita por uma só vez anualmente, se assim for julgado mais conveniente para o serviço das mesmas escolas.

Art. 4.º Os batalhões de caçadores, os grupos mixtos independentes de artilharia montada e os grupos independentes de artilharia de montanha são essencialmente unidades de campanha e não instruem recrutas; destinam-se, pelo seu efectivo em tempo de paz, especialmente à instrução profissional dos quadros permanentes, à instrução complementar de especialistas e à instrução de conjunto, formando eventualmente destacamentos com unidades das outras armas.

§ único (transitório). Excepcionalmente, as unidades referidas no corpo do presente artigo receberão recrutas na primeira incorporação de 1933.

Art. 5.º As escolas práticas das diferentes unidades e serviços serão sempre destinados todos os refractários, até o número indispensável às necessidades dos seus quadros permanentes. Não sendo suficiente o número dos refractários, será então completado o efectivo de recrutas das mesmas escolas com o número necessário de voluntários e recrutados.

Art. 6.º Seguir-se-á a ordem do sorteio para a armada, a começar pelos números mais baixos, para se proceder à distribuição do contingente pelas duas incorporações anuais.

Art. 7.º Os mancebos considerados aptos para o serviço militar, nos termos do artigo 79.º do regulamento dos serviços de recrutamento de 1911, deverão apresentar-se às juntas regimentais, para serem inspeccionados entre 1 e 5 de Abril de 1933, e serão obrigatoriamente incorporados de 1 a 5 de Novembro do mesmo ano.

Art. 8.º A doutrina deste decreto entra em vigor no ano de 1933.

Art. 9.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 22 de Novembro de 1932.—ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *Albino Soares Pinto dos Reis Júnior* — *Manuel Rodrigues Júnior* — *Daniel Rodrigues de Sousa* — *Anibal de Mesquita Guimarães* — *César de Sousa Mendes do Amaral e Abranches* — *Duarte Pacheco* — *Armando Rodrigues Monteiro* — *Gustavo Cordeiro Ramos* — *Sebastião Garcia Ramires*.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Comando Geral da Armada

Repartição do Pessoal

Portaria n.º 7:477

Atendendo à necessidade que há de se fazer uma distribuição dos oficiais engenheiros maquinistas navais mais em harmonia com as necessidades actuais dos serviços que lhes devem competir: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Marinha, que, em harmonia com o § 1.º do artigo 87.º do regulamento geral orgânico do Ministério da Marinha, aprovado por decreto n.º 9:720, de 23 de Maio de 1924, seja fixada,

pela forma como abaixo se indica, a lotação da Direcção do Serviço de Máquinas:

Direcção do Serviço de Máquinas

Director, capitão de mar e guerra engenheiro maquinista naval	1
Sub-director, capitão de fragata engenheiro maquinista naval	1

1.ª Repartição

Chefe, o director.

2.ª Repartição

Chefe, o sub-director.

Adjuntos das 1.ª e 2.ª Repartições, capitães-tenentes engenheiros maquinistas navais, servindo o mais moderno de secretário	2
Auxiliares das 1.ª e 2.ª Repartições, primeiros ou segundos tenentes maquinistas condutores	2
Dactilógrafo, praça de pré de qualquer brigada	1
Serventes	2

Paços do Governo da República, 2 de Dezembro de 1932.—O Ministro da Marinha, *Anibal de Mesquita Guimarães*.

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Direcção Geral dos Serviços Centrais

Repartição dos Correios e Telégrafos

Secção Telegráfica

Aviso

Comunica-se que a equivalência do franco-ouro para a percepção de taxas telegráficas nas colónias abaixo mencionadas é fixada, até determinação em contrário e a partir do próximo dia 1 de Dezembro, respectivamente em:

S. Tomé	Escudos	6\$80
Moçambique	»	6\$50
Índia	Tangas	13

Para ser publicado nos «Boletins Officiais» de todas as colónias.

Direcção Geral dos Serviços Centrais, 29 de Novembro de 1932.—O Director Geral interino, *Henrique Artur Gonçalves Cardoso*, chefe de repartição.

