



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Periódica»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: A. MASCARÓ, Nicolás M.^a Rivero, 6 — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M Á R I O

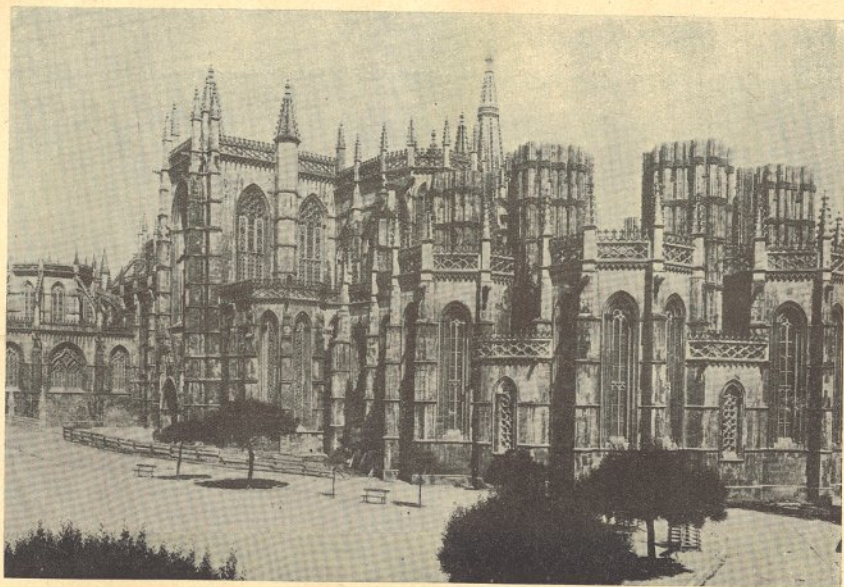
Mosteiro da Batalha. — O Templo da Pátria, por CARLOS D'ORNELLAS. — As novas comunicações ferroviárias entre Zafra e o nosso país, pelo Eng.^o GABRIEL URIGÜEN. — Sociedade de Geografia. — Linhas estrangeiras. — A crise nos Caminhos de Ferro, pelo Eng.^o AVELAR RUAS. — Imprensa. — Ecos & Comentários por SABEL. — Novo horário de combóios na linha da Beira Alta. — A tabela, pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. — Portugal turístico. — Electricificação geral do país. — Sindicatos nacionais. — Caminhos de Ferro Portugueses. — Portugal na Guerra. — «O Senhor Doutor». — Festas ferroviárias. — Há quarenta anos. — O porto do Lobito. — Algumas palavras sobre Organização, por CARLOS VILLEGAS M. Técnico do Rand Kardex Bureau de New-York. — Sindicato Nacional dos Jornalistas. — Bases orçamentais para assentamento de via férrea por ANTÓNIO GUEDES. — Parte oficial. — O que todos devem saber. —

1 9 3 6

ANO XLVIII

1 DE ABRIL

NÚMERO 1159



MOSTEIRO DA BATALHA

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTONIO GUEDES

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MARIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Dr. JACINTO CARREIRO
Tenente HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £ . . .	1.00
ESPAÑHA (>) ps. ^{as} . . .	35.00
FRANÇA (>) fr. ^{os} . . .	100
ÁFRICA (>) . . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrazados.	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.º
Telefone P B X 2.0158
DIRECÇÃO 2.7520

O TEMPLO DA PÁTRIA

9 DE ABRIL

DE regresso de terras de França e dos sagrados bosques e matagais africanos, onde rolaram para sempre os nossos companheiros da Grande Guerra, dois soldados da geração dos trinta anos foram encaminhados para a Batalha e ocuparam nesse precioso monumento religioso, — um dos mais notáveis da Europa — o lugar que lhes estava destinado, em nome do esforço da raça portuguesa, desse esforço heroico que tão alto tem levantado o nosso querido Portugal.

O cumprimento de um dever atirou-nos para essa guerra em nome de uma justiça que ainda hoje não conseguimos descobrir, e dos campos desertos da Flandres, além de outras tristes recordações, trouxemos uma que nos gravou infinitamente o coração.

O 9 de Abril. Essa página comovente cheia de sangue, cheia de bravura, cheia de heroicidade, não mais pode ser olvidada pelos portuguess e principalmente pelos serranos, que lá estiveram e que, entre a desigualdade de forças, lutaram e resistiram, ainda pela tal justiça, ao então maior exército do mundo.

E depois?

Depois, contou-nos a avozinha um dos seus contos velhos da carochinha, que já ouvira a seus pais e que não podemos recordar.

Depois, lutámos e vencemos, mas por desgraça nossa, tudo perdêmos.

E eu vi partir os soldados; recorro aquela luta inédita no meu espírito; passa-me momento a momento esse horroroso crime, essa espantosa carnificina nos campos da luta; ainda em nome do Direito, da Justiça, da Liberdade.

E agora riem-se de nós! . . .

Marquei passo; formei a quatro; marchei equipado e armado; lutei venci, e disseram-me depois que nós os portugueses colaboraram nessa guerra maldita, final das guerras que isentavam os nossos filhos e os nossos netos de outra hecatombe como a de 1914 a 1918.

Pois muito bem.

Onde estão essas glórias cantadas e acompanhadas com lindos harpejos àqueles que de olhos fechados marchavam, que lutavam e que de coração aberto se atiram hoje de novo para a fornalha, com os olhos fitos no altar da Pátria?

Onde está essa gente que ludibriou os tratados, falsificando a história da guerra, inutilizando por séculos as nações pequenas, que o dever das circunstâncias obriga a manterem-se firmes às suas alianças?

Onde estão os homens que garantiram a paz na Europa por uma centena de anos, para a reabilitação da humanidade?

Monstruosa guerra que fizeste com que os homens honestos perdessem a vergonha e nos fizessem tremer, não de medo, mas sim de horror, por essa tragédia horrível que nada significou.

O 9 de Abril, que saudades eu tenho dos meus queridos companheiros de luta, que não têm uma sentinela que após o alerta lhes diga!

Quem vem lá, faça alto!

CARLOS D'ORNELLAS

AS

NOVAS COMUNICAÇÕES

FERROVIÁRIAS

ENTRE

ZAFRA E O NOSSO PAÍS

Pelo Eng.º GABRIEL URIGÜEN

No último artigo publicado nesta *Gazeta*, relatamos o estado das obras nos primeiros lanços que constituem metade da linha de Zafra a Portugal. Neste terceiro artigo daremos conta do restante.

3.º Lanço—Este lanço tem um comprimento de 17,84507 quilómetros, correspondendo 61,24 % d'êste comprimento em alinhamento recto e os restantes 38,76 % em curva. As curvas de raio mínimo representam 24,66 % do comprimento do lanço.

Em rampa temos 24,97 % em patamar 24,6 % e em declive 50,43 %, registando-se a máxima inclinação em 14,38 % do comprimento total do lanço.

As máximas cotas do projecto neste lanço são: em escavação 13,84 metros e em aterro 14,77 metros.

As obras de arte mais importantes d'êste trço são: Pontão de 8 metros de vão; Tabuleiro de formigão de cimento armado sôbre o ribeiro de Casa Bay; P. I. da estrada de Jerez de los Cavalleros a Oliva de la Fronteira.

Um arco abatido a 1/5, de betão, com 8 metros de



Estação de Oliva Zahinos

vão, obliquo; Pontão de 6 metros sôbre o ribeiro de Zaos; Um arco de betão. O ribeiro de Zaos, cruza três vezes êste lanço, com pontões do mesmo vão e características; P. I. da estrada de Jerez a Oliva; Um arco de 7 metros de vão, outro de 8 metros de vão e ainda um pontão de 6 metros de vão sôbre o ribeiro de Pelocochino.

Dêste lanço estão terminadas actualmente as seguintes obras de arte:

Aquedutos de 1 metro	28
» » 2 metros	2
» » 3 »	2
» » 4 »	1
Pontão de 6 metros	3
» » 8 »	1
Total	37

Em construção há quasi outras tantas e entre elas as P. I.

Nêste lanço haverá três casas de guarda, das quais uma está completamente terminada.

As estações e apeadeiros d'êste lanço são: APEADEIRO DE DOMINGO ABID—Deste apeadeiro apenas está concluída a terraplenagem em todo o comprimento e largura.

Compõe-se de duas vias com um comprimento entre agulhas extremas de 439 metros, uma plataforma de 80 metros de comprimento e 7 de largo e um edificio de passageiros com uma habitação que ocupa uma superficie de 15×8 metros.

Previu-se uma futura ampliação, para serviço de mercadorias, composta da via correspondente, ligada aos extremos da linha geral, e um cais com 20×10 metros.

ESTAÇÃO DE OLIVA-ZAHINOS—Desta estação estão construídos, actualmente todos os edificios, faltando apenas terminar a regularização das terraplenagens no sentido da largura e as plataformas.

Compõe-se de três vias de circulação, outra de alimentação e outra de carga, um edificio de passageiros com duas habitações, apenas de pavimento térreo que ocupa um espaço de 28×9,50 metros, e ainda um W. C..

Um cais coberto de 30×10 e outro descoberto de 40×10 e um para embarque de gados.

Túneis—Neste lanço há um só túnel de 83,68 metros de comprimento em recta tendo um declive de 0^m,0145, revestido em todo o seu comprimento de formigão com 0,40 de espessura.

Êste túnel para estar concluído faltam as bôcas, as quais se encontram em construção.

A obra accessória mais importante d'êste lanço é o desvio da estrada de Jerez a Oliva, nuns 600 metros de comprimento, com quatro obras de arte de pouca importância, obra que está completamente terminada e em serviço desde o mês de Agosto passado.



RIVERA DE LA DEPESA — Ponton de 8 metros

4.º Lanço — O comprimento d'êste lanço é de 33,68434 quilómetros dos quais 61,19% é em recta e 38,81% em curvas de diferentes raios, sendo em curva de raio mínimo 28,95% do comprimento total do lanço.

Em rampa 30,06%, em patamar 23,04% e em declive 46,90%, sendo 17,6% do comprimento total a máxima inclinação.

As obras de terraplenagens d'êste trôço, estão executadas nuns 14,6 quilómetros, sendo o movimento de terras calculado em: escavação 212.235 metros cúbicos aterro 234.977,250 metros cúbicos.

As máximas cotas do projecto d'êste trôço são, em escavação 12,85 metros e em aterro 16,20 metros. As obras de arte mais importantes d'êste lanço são: grupo de 3 pontões de 6 metros sôbre o ribeiro de Zaos; arcos de betão; ponto sôbre o Rio Godoli com oito arcos de betão com 10 metros de vão, com um comprimento total 116,16 metros e altura máxima de 17,60 metros. A ponte é em patamar e curva de 600 metros de raio. Ponte sôbre o Rio Alcarrache. Seis arcos de formigão de 10 metros de vão, com o comprimento total de 90,1 metros, altura máxima 15,20 metros. Em recta e horisontal.

Passagem superior da estrada de Badajoz a Villa Nova del Fresno, e numerosos pontões de 6 e 4 metros sôbre diversos ribeiros e algumas passagens inferiores e superiores de estradas.

D'êste lanço estão completamente terminadas as seguintes obras de arte:

Aquedutos de 1 metro	45
Aquedutos de 2 metros	4
Aquedutos de 3 metros	2
Pontão de 4 metros	1
Pontão de 5 metros	1
Pontão de 6 metros	1
Total	54

Estão em andamento numerosas obras, entre elas um grupo de 3 pontões de 6 metros, sôbre o Zaos, cujos encontros e pilares estão terminados e um dos arcos.

Na ponte de Alcarrache, também estão concluídos os encontros e pilares.

Haverá neste lanço cinco casas de guarda, das quais uma está quasi construída.

As estações e apeadeiros d'êste lanço são:

EL HALCÓN — Apeadeiro com duas vias tendo um comprimento entre agulhas extremas de 401,90 metros, plataforma de 80 metros de comprimento com 7 metros de largura, e um edificio de passageiros com um só pavimento, com habitação ocupando uma área de 15,50x8 metros. Foi prevista uma ampliação para serviço de mercadorias idêntica à descrita para o apeadeiro de Domingo Abid, do 3.º lanço. Neste apeadeiro estão terminadas as terraplenagens em toda a sua extensão.

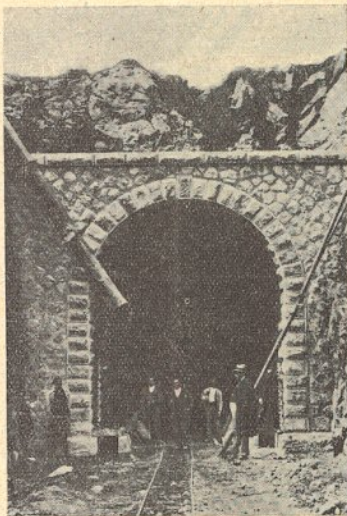
APEADEIRO DE LA RAMIRILLA — Duas vias com um comprimento entre agulhas extremas de 444 metros. Plataforma de 80 metros de comprimento com 7 metros de largura, edificio de passageiros com uma habitação de 15x8 metro..

Actualmente está terminada a terraplenagem em toda a extensão.

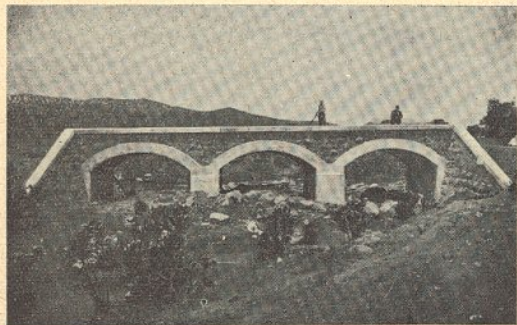
ESTACIÓN DE VILLANOVA DEL FRESNO — Esta estação foi projectada de forma a servir como estação fronteira, no dia em que a linha se prolongue até à fronteira portuguesa para ligar com o caminho de ferro que actualmente termina em Reguengos.

Compõe-se de vias de circulação, de ultrapassagem e cruzamento, de carga, de alimentação,

feixe de triagem e mais outras quatro que ligam as cocheiras de carruagens e de locomotivas com as restantes vias.



Túnel de Alconera



RIVERA DE S. LAZARO — Grupo de pontões

Para serviço de passageiros há duas plataformas de 100 metros de comprimento, respectivamente de 7 e 4 metros de largura. O edificio de passageiros tem dois pavimentos, com duas habitações para pessoal, ocupando uma extensão superficial de $30 \times 8,80$ metros. Para quando seja feita ligação com a rede portuguesa, previu-se um edificio independente, para os serviços de Alfândega, policia, etc..

Para serviço de mercadorias existe um cais coberto de 30×10 metros, outro descoberto de 40×10 metros e um cais para gados.

A cocheira para locomotivas tem $31 \times 12,75$ metros e a cocheira de carruagens também com a mesma dimensão, ponte giratória, gruas, etc..

Actualmente estão terminados os cais coberto e descoberto e o de gados; em construção o edificio de passageiros e as cocheiras.

TUNEIS—Nêste lanço há dois túneis. O túnel n.º 1 de 74,69 metros de comprimento, em recta e declive de 0,0128 e o túnel n.º 2 de 61,44 metros de comprimento, em curva de 400 metros de raio, com rampa de 0,015. Êstes túneis foram revestidos de betão, encontrando-se em construção o n.º 1, no qual a galeria de avanço está já a uns 56 metros.

No quarto e último artigo sôbre êste trabalho, daremos conta dos pormenores referentes à superestrutura e material rolante dêste importante caminho de ferro hispano-lusitano.

SOCIEDADE DE GEOGRAFIA

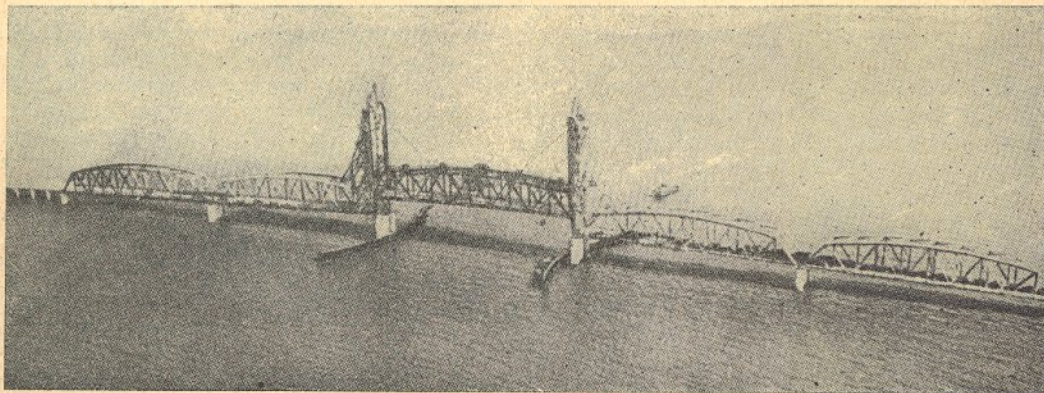
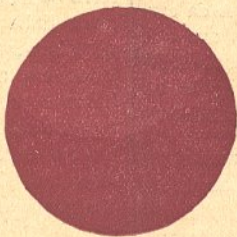
ELEIÇÃO DOS NOVOS CORPOS CERENTES

Sob a presidência do sr. conde de Penha Garcia reüniu-se a assembléa geral da Sociedade de Geografia, tendo aprovado por unanimidade o relatório e contas da gerência do ano findo.

Foram aprovados votos de agradecimento à direcção pelo zêlo e intelligência como geriu os negócios sociais, e louvados os empregados pelo seu dedicado concurso à direcção.

Em seguida foram eleitos os novos corpos directivos, cujos resultados foram os seguintes:

Direcção — Presidente, José Capêlo Franco Frazão (conde Penha Garcia); secretários gerais, Alvaro de Melo Machado e João Alexandre Lopes Galvão; vogais, Adolfo de Azevedo Souto, Alvaro Eugénio Neves da Fontoura, Alvaro Tavares Afonso dos Santos, António de Almeida, António Augusto Correia de Aguiar, António Nogueira Mimoso Guerra, António Teles Machado Junior, Filipe Trajano Vieira da Rocha, Francisco José Caeiro, Henrique José Monteiro de Mendonça, Manuel Martins Correia Gonçalves e Eduardo Tavares Pedroso de Lima. Comissão de Contas — Efectivos: Alfredo Marinho da Cruz, João Augusto Ferreira da Costa Junior e José de Oliveira Junior. Suplentes: Alfredo da Cunha e José Ribeiro da Costa Junior.



A PONTE DE S. FRANCISCO (CALIFÓRNIA)

LINHAS ESTRANGEIRAS

ALEMANHA No trecho de via entre Berlim e Hamburgo, dos Caminhos de Ferro do Estado, teve lugar, há pouco, uma viagem de experiência com uma carruagem eléctrica automotora «Diesel», de 3 secções, tendo sido atingida, no decurso do trajecto, a velocidade aproximada de 200 quilómetros à hora.

É a primeira vez que, neste género de meios de transporte sobre carris, se atinge normalmente uma tão grande velocidade, que, até agora, apenas se havia conseguido em experiências técnicas, com carros expressamente construídos e em secções de vias especialmente destinadas para tal fim. Na experiência acima referida trata-se, conforme já dito, de uma carruagem automotora de 3 secções, idêntica à que havia sido apresentada ao público na Exposição do Centenário dos Caminhos de Ferro Alemães, em Nuremberg. A instalação de força motriz é representada por 2 motores em serviço no conhecido expresso «O hamburguês voador», tendo porém, todos os aperfeiçoamentos entretanto introduzidos neste género de máquinas de locomoção. A instalação eléctrica foi fornecida em comum pelas fábricas alemãs bem como o próprio carro.

A par da grande velocidade, chamou a atenção geral a marcha tranquila e isenta de choques da carruagem em questão, proporcionando assim aos que nela se encontravam, a sensação da mais absoluta segurança. A referida carruagem será empregada no próximo verão, do trecho de via de Berlim a Breslau.

AMÉRICA Repentinamente se modificou para melhor o tráfego de passageiros nas linhas férreas norte-americanas.

O encargo de vagons no primeiro trimestre do corrente acusará provavelmente um aumento de 10 % em relação ao mesmo trimestre do ano passado. Por outro lado, parece que os gastos de exploração não são superiores aos do ano passado e como é provável que a legislação recente relacionada com os retiros de pessoal e o aumento do preço de carvão vá ser invalidado, pode acentuar-se uma acentuada melhoria nos benefícios futuros de exploração.

ESPAÑA Com a assistência de várias autoridades das linhas férreas do Estado e de companhias particulares, realizou-se no dia 10 de Fevereiro a inauguração da electrificação do trço ferroviário Victoria-Salinas de Vasconavarro, propriedade do Estado, que conta uma extensão de 137 quilómetros para ligação com a linha férrea, também electrificada que segue a Bilbao e San Sebastian.

— Um comboio composto de vinte carruagens,

nos quais serão instalados os produtos de primeira necessidade, nacionais e estrangeiros, sahirá brevemente de Madrid para percorrer três mil quilómetros, em missão de propaganda, e depois de visitar as principais capitais de provincia e povoações mais importantes regressará de novo a Madrid.

A finalidade desta viagem não é sómente a propaganda comercial dos produtos nacionais e estrangeiros que a nação vizinha importa, mas também tem a finalidade de fomentar o tráfego nas referidas localidades bem como desenvolver o turismo espanhol num momento que se supõe inútil.

A Companhia de M. Z. A. e Oeste, aguarda melhor oportunidade para esta viagem.

INGLATERRA Foi anunciado recentemente um vasto programa de reconstrução e melhoramentos dos caminhos de ferro britânicos. O projecto, que dará lugar a uma despesa de £ 30.000.000, deve ficar concluído, segundo se espera, dentro de cinco anos. Depois de negociações que levaram vários meses, as quatro grandes companhias de caminhos de ferro chegaram a um acôrdo com o Governo, pelo qual o Tesouro garantirá o capital e os juros de um empréstimo, e o programa será posto em execução assim que o Parlamento tenha votado os poderes necessários.

A verba maior do programa é a reconstrução da Estação de Euston em Londres, na qual se gastará entre £ 5.000.000 e £ 8.000.000, conforme o plano adoptado. Os projectos propostos pelo caminho de ferro «Great Western» incluem a construção de uma nova linha de St. Germans a Looe, no condado de Cornwall, o fornecimento de motores, instalados em carros especiais, para o reboque de comboios locais, aumentos em diversas outras linhas, reconstrução e aumento de estações importantes e muitos outros melhoramentos. O caminho de ferro «London, Midland and Scottish» preparou planos para a electrificação de parte das suas linhas, a construção de 369 locomotivas a vapor e 270 carruagens novas, e a instalação de sinais luminosos em vários pontos. Além da electrificação da linha de Manchester e Sheffield, o caminho de ferro «London and North Eastern» têm muitos melhoramentos em vista, incluindo a construção de 43 novas locomotivas a vapor. O caminho de ferro «Southern» tem em vista um vasto projecto de electrificação, bem como melhoramentos em diversas estações. Além da importância real que tem este vasto projecto, sob o ponto de vista das comunicações ferroviárias, o estímulo que será sentido, directa e indirectamente, em quasi todas as indústrias, e o efeito que isso terá na quantidade de trabalho disponível para o operariado, são pontos de maior importância para a nação britânica.

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

A CRISE NOS CAMINHOS DE FERRO

Pelo Engenheiro AVELAR RUAS

A situação da via estreita cujos resultados da exploração, nos anos de 1927 a 1934, já indicámos, resulta, em parte, da depressão económica que se verifica no país e, em parte, da concorrência automóvel da qual, as empresas, não se podem defender convenientemente por falta de recursos e legislação apropriada.

Para as duas empresas que exploram as linhas do Estado de via estreita a situação é consideravelmente agravada pelo resultado da exploração destas linhas.

EXPLORAÇÃO DAS LINHAS DO ESTADO

Apesar da rede do Estado, de via estreita, ter aumentado, nos 7 anos considerados, 37 quilómetros, sendo 23 na linha do Vale do Sabor (1930) e 14 na do Vale de Tâmega (1932), o aumento das receitas foi muito pequeno e inferior ao aumento das despesas, pelo que apresentaram, em todos os anos, saldos negativos que nem sequer são compensados pelos resultados positivos obtidos pelas empresas nas suas redes próprias,

A dispersão da rede de via estreita do Estado, a pequena extensão da linha do Vale do Tâmega, o pequeno tráfego da do Vale do Sabor, as exigências de exploração da do Vale do Corgo e ainda as más condições de traçado destas linhas, tornam dispendiosa a sua exploração que, feita nos moldes actuais, nunca poderão dar resultados satisfatórios.

E, como não é possível, nas condições actuais, modificar convenientemente a exploração destas linhas, é evidente a necessidade de modificar o contrato de arrendamento no sentido de as empresas não suportarem os prejuízos da sua exploração quando esta seja feita convenientemente dentro das suas possibilidades.

No próximo ano de 1937 poder-se-ha modificar, segundo uma das suas cláusulas, o contrato de arrendamento, pelo que seria conveniente estudar o assunto com antecedência e cuidado, tendo em consideração o que se passou com as linhas do Estado que chegaram a uma tal situação que os muitos milhares de contos nelas gastos de 1927 para cá, mal chegaram para acudir às necessidades mais urgentes, sendo necessário dispendir importância muito superior á já gasta para as pôr em boas condições de segurança e dotar com material

e melhoramentos necessários para uma conveniente exploração.

Se se tiver apenas em consideração os interesses do país não será certamente difícil chegar a uma solução que evitando a ruína das empresas acautele convenientemente os interesses, legítimos do Estado.

LEGISLAÇÃO DE CAMINHOS DE FERRO

Ainda hoje está em vigôr o decreto de 31 de Dezembro de 1864 e o seu regulamento de 11 de Abril de 1868 com algumas pequenas modificações introduzidas pelo Decreto de 25 de Agosto de 1927.

A orientação geral destes diplomas é a subordinação completa, sob todos os pontos de vista, das empresas á fiscalização do Governô, o que lhes tira toda a liberdade de acção.

Há disposições que não têm, atualmente, justificação e outras que são inaplicáveis a organizações que desde a publicação daqueles diplomas sofreram profundas modificações e deixaram de constituir um monopólio, pelo que, a não serem subvencionadas pelo Estado precisam de liberdade de acção que lhes permita trabalhar como qualquer empresa comercial sujeita a concorrência.

Os caminhos de ferro são ainda hoje um serviço público indispensável e dos poucos, se não o único, que não constitue monopólio, nada custando ao Estado que, pelo contrário, tira lucro da sua exploração — renda da rede do Estado, imposto ferroviário, transporte gratuito de malas de correio e ambulâncias, passes e redução nas passagens de funcionários, etc.. Além disso o Estado, ao terminarem as concessões, entra, sem qualquer indemnização, na posse efectiva das linhas e de todas as suas instalações.

Apezar disto o Estado, até agora, não tem prestado qualquer auxilio eficaz às empresas como se a sua situação não interessasse.

Apenas há pouco nomeou uma comissão para rever a legislação ferroviária, comissão que pela sua composição é de esperar que produza trabalho útil.

Comtudo em alguns países tem-se auxiliado eficazmente as companhias de caminhos de ferro e dum modo que, pelo menos em parte, poderia ter applicação no nosso país.

Assim reduziu-se o imposto ferroviário ou deixou mesmo de se cobrar, revertendo a sua importância para as empresas, com a obrigação destas

a aplicar em melhoramentos; facultaram-se recursos para as empresas modernisarem os seus sistemas de tracção, quer sob a forma de subvenções quer de empréstimos amortisáveis em 15 anos; prestou-se assistência, no intuito de reduzir o desemprego, tomando o Estado, durante 15 anos, o encargo do capital dispendido pelas empresas em melhoramentos por êle aprovados; facilitou-se a acção das empresas dando-se-lhes liberdade para encerrar ramais e estações; estabelecer tarifas inferiores ás gerais, fazer acórdos especiais com um expedidor ou grupos de expedidores, etc..

Em Portugal o Estado continúa a cobrar o imposto ferroviário, por sinal um dos mais pesados da Europa e não tem aplicado qualquer importância do Fundo do Desemprego em melhoramentos das rêdes nem mesmo nas que lhe pertencem.

O facto de as empresas terem mantido até agora a exploração, com maior ou menor dificuldade, não justifica a falta de providências pois a manutenção da actual situação — se ela se puder manter por algum tempo — conduzir á ruína da nossa rêde, em vista das empresas não poderem manter uma conservação regular nem renovar o seu material ou fazer qualquer dos multo melhoramentos que são necessários.

LEGISLAÇÃO SOBRE TRANSPORTES AUTOMÓVEIS (*)

A legislação actual não defende convenientemente os interesses dos caminhos de ferro. A zona de 10 quilómetros para cada lado das linhas e para além da qual as carreiras, embora paralelas, são classificadas como independentes, isto é, não afetando os interesses do caminho de ferro, é manifestamente pequena e permite uma concorrência que a livre escolha dos horários e a insuficiência de fiscalização quanto a preços de transporte, torna por vezes desleal.

O imposto sôbre os preços de transporte fixado dum modo geral é na realidade muito reduzido pois só é pago na totalidade nas carreiras classificadas concorrentes, pagando as independentes apenas 50% daquelle imposto que, em qualquer caso, não incide sôbre a totalidade das passagens cobradas mas, apenas, sôbre as correspondentes, para a totalidade do percurso, a um número de passageiros igual a um terço da lotação dos carros.

Não são as carreiras automóveis obrigadas ao transporte gratuito das malas do correio nem á concessão de passes ou bonus aos funcionários do Estado nem suportam, na sua totalidade, as despesas com a conservação das estradas segundo se pode deprender dos números apresentados no decreto 17.813 que fixou o imposto sôbre a gasolina.

Sem pretendermos que as carreiras que possam afectar os interesses dos caminhos de ferro sejam monopólio destes como sucede nalguns países e até na nossa África Oriental, seria para desejar que se defendessem os caminhos de ferro de concorrências desleais que acabam por ser prejudiciais para todos e até para o país.

Nesse sentido algumas providências se poderiam tomar e, entre outras, as seguintes:

- alargamento da zona além da qual as carreiras paralelas são consideradas independentes,
- não se autorisar qualquer carreira concorrente sem se verificar a sua necessidade, ouvindo os caminhos de ferro ou carreiras automóveis já existentes que possam ser prejudicadas e que teriam o direito de opção,
- nas carreiras concorrentes não autorizar horários ou tarifas que permitam uma concorrência desvantajosa para os caminhos de ferro ou carreiras existentes,
- não autorisar carreiras para o transporte de mercadorias, quando paralelas ao caminho de ferro além de um determinado percurso, salvo no caso de se reconhecer a insuficiência do caminho de ferro,
- regular o imposto sôbre os preços das passageiros de modo que êle não seja inferior ao aplicado nos caminhos de ferro.
- providenciar no sentido de os automóveis pagarem, por completo, a despêsa com a conservação das estradas.

* * *

Se o Estado como é de esperar tomar as providências que a situação actual dos caminhos de ferro impõe competirá depois ás empresas modernisarem a exploração das suas rêdes com o fim de atrair o tráfego quer de passageiros quer de mercadorias e neste sentido muito há ainda que fazer.

I M P R E N S A

«O MERCÚRIO DE PORTUGAL»

Dirigida pelo sr. José Barreto de Atalayo, acaba de aparecer o primeiro número de «O Mercúrio de Portugal» revista mensal que, segundo insere nas suas colunas, se propõe ser de expansão do Pensamento Português, do Comércio da Indústria e defender as riquezas de Portugal.

Êste número insere colaboração do seu director e dos srs. José de Elvas, Freire Temudo, Dr. Ruy de Andrade, Ventura Abrantes, Júdice Bicker, Paul Bourquim, António do Couto, Santos Silva e Benvindo Ceia.

Composto em português e francês o seu aspecto gráfico é regular.

(*) Decreto 17.813 (Dezembro 1929) — Código da estrada (1930) — Regulamento deste código (1931) — Decreto 22.178 (1933) — Decreto 23.498 (1934).

ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

NÚMEROS PARA A GUERRA

O General francês Weygané, figura de grande prestígio no exército acaba de conceder aos jornais parisienses algumas notas curiosas a propósito de disponibilidade de homens, tonelação de marinha e aparelhos de terra e mar que as diversas nações podem dispor, em caso de necessidade, nas primeiras 48 horas.

Nessas informações que concedeu o sr. general nota-se algumas exactidões não só na parte que se refere a Portugal mas também no que diz respeito à Alemanha, Holanda, Espanha e Rússia.

Mas não é a nós que compete esclarecer estes pontos e somente limitamos a uma simples e rápida discricção do que acima aludimos.

As disponibilidades são assim discriminadas:

Nações	Homens	Marinha (Toneladas)	Aviões (Terra e Mar)
Inglaterra	350.000	1.194.000	1.500
França	1.000.000	697.711	2.400
Itália	2.000.000	526.603	1.900
Rússia	3.000.000	194.789	3.000
Alemanha	1.600.000	200.000	1.700
Polónia	1.000.000	7.800	700
Bélgica	400.000	—	700
Suiça	300.000	—	125
Jugo-Eslávia	800.000	9.152	800
Espanha	300.000	130.656	300
Portugal	150.000	25.440	153
Holanda	300.000	61.668	321
Dinamarca	50.000	17.180	35
Noruega	100.000	23.212	83
Suécia	100.000	98.000	150
Checo-Eslováquia	800.000	—	600
Hungria	300.000	—	—
Austria	150.000	—	100
Finlândia	240.000	10.000	150
România	800.000	8.745	500
Grécia	225.000	52.998	119
Estónia	120.000	5.000	119
Lituânia	130.000	—	70
Bulgária	600.000	200	—
	14 815 000	3.263.154	15.523

Tira-se portanto por conclusão que temos para «arrumar» 14.815.000 de homens; 3.263.154 toneladas para devorar; 15.523 aviões para destruir.

Achamos bastante curta a relação numérica dos aparelhos mas já é muito razoável para as primeiras 48 horas de guerra.

Recentemente as encomendas dos aviões têm atingido o máximo. Segundo o «Daily Mail» o governo italiano vai realizar um programa de construções aéreas, de dimensões gigantescas. Essas construções feitas a um ritmo acelerado (12 aparelhos por dia) dotarão o país, antes do fim do ano corrente, duma frota de 5.500 aviões ultra-modernos, dos quais 1.500 de bombardeamento. Estes últimos poderão transportar três toneladas de bombas a uma velocidade média de 450 quilómetros à hora e percorrer 3.000 quilómetros.

Mas isto não é de espantar porque os russos têm nova encomenda de aviões e as outras grandes potências trabalham no mesmo sentido.

Dizia recentemente o comandante Rosendalk, da marinha de guerra dos Estados Unidos que, de futuro o papel dos dirigíveis numa

guerra é importante, pois é ótimo para o serviço de espionagem das esquadras inimigas. Esse serviço consiste apenas em envolver a aeronave em nuvens espessas e deixar cair cestas com homens encarregados do trabalho de espionagem. O dirigível pode esconder-se perfeitamente entre as nuvens e por meio duma corda de três mil pés de comprimento deixar cair uma cesta com um observador dentro, o qual disporá de instrumentos nauticos e de um telefone para comunicar com o dirigível. Outra vantagem é poderem compreender grandes viagens e travessias sobre os oceanos, descobrindo assim o primeiro sinal de aproximação de uma esquadra inimiga. Há quem diga que o dirigível será um excelente alvo para um navio de guerra inimigo, mas, com a arte moderna da «camouflage» pode a visibilidade diminuir consideravelmente. Não é muito fácil alvejar um dirigível voando a toda a velocidade. O dirigível pode manobrar horizontal e verticalmente. Um dirigível cheio de gaz hélio pode resistir, ainda que seja atingido pelo fogo das metralhadoras ou das bombas, pois se podem fazer com segurança as reparações em pleno vôo.

Como se vê tem dado um certo resultado as conferências de Genebra onde os componentes da S. D. N. já consumiram muitos milhões de libras. Só aos Estados Unidos as receitas totais foram de 38.539 mil francos ouro, excedendo a receita prevista que era de 35.823.

Soma e segue...

AS MULHERES EM TUDO!...

As damas estão de novo em evidencia. Servem para tudo incluindo a politica.

Há poucos mezes, após a realização dum congresso feminista, foi publicada uma relação cronologica dos países que concedem voto á mulher, e que são os seguintes:

«Na Alemanha desde 1918; na Austria desde 1920; na Australia desde 1906; na Bélgica desde 1921; no Canadá desde 1921; na Checo-Eslovaquia desde 1918; na Dinamarca desde 1915; nos Estados Unidos desde 1920; na Finlândia desde 1906; na Holanda desde 1917; na Inglaterra, Escocia, Irlanda, Índia, provincia de Madrasta, Bombaim, Bengala, Provincias Unidas, Punjab, Assam, e Burma, são eleitoras; e elegiveis em Bombaim, e Madrasta desde 1918; Islandia desde 1910; no Luxemburgo desde 1919; na Noruega desde 1913; são eleitoras e elegiveis desde 1915; na Nova Zelandia e na Polonia desde 1921; na Russia desde 1918; na Suecia desde 1935; na Espanha desde 1932; na Argentina, na provincia de S. Juan desde 1932; e a provincia de Santa Fé concede-lhe o voto nas eleições municipais; na Turquia e em Portugal desde 1934».

Ora não era muito mais interessante que a mulher, a exemplo dos seculos passados, continuasse a tratar do arranjo da sua casa, da educação dos seus filhos, da limpeza dos fatos do marido e ainda, vamos lá, da sua elegancia feminina, não esquecendo, claro está, as pinturas, o andar, enfim as toilettes, etc.

A mulher desde que começou a guiar automoveis deixou de saber andar, e tão habituada ficou aos manejos do carro, em que trabalha com as mãos e os pés que acabou por não saber como pôe estes últimos atirando-os para a frente como fazem os soldados em marcha.

Também desde que se meteu na politica, desatou a discutir, barafustar estendendo os braços que quasi desloca, e então dá-nos a noção de, quando falam, encontrar-mo-nos na frente de um sinaleiro.

O caminhar atabalhoado da mulher de hoje, que pretende presumir, quebra a harmonia da figura de elegancia da mulher de tempos idos.

O CENTENÁRIO DO ARCO DO TIRUNFO

EM Julho do corrente ano vão realizar-se em Paris festas para comemoração do centenario da inauguração do Arco do Triunfo, esse precioso monumento existente na grande capital francesa.

Essa monumental obra de arte, a mais considerada pelos franceses, ergue-se magestosa naquela Avenida dos Campos Elyseos, onde pode ser apreciado pelos admiradores de bons trabalhos architectónicos.

O arquiteto deste artistico trabalho foi um dos mais célebres homens da França, nunca esquecido pelas suas obras de grande valor artistico — o francês Chalgrin.

A construção do Arco do Triunfo foi determinada por Napoleão I, em decreto de 12 de fevereiro de 1806, sendo este monumento inaugurado a 29 de Julho de 1836.

Nele estão inscritos os nomes de 386 generais franceses da República e do Império.

A maior parte dos relevos ornamentais desta grande obra de arte atesta os grandes feitos executados pelo exército francês e entre essas maravilhosas decorações vêm-se, por exemplo, a *Fama*, de Pradier, a *Partida*, de Rude, o *Triunfo*, de Cortot, a *Paz*, de Etex, a *Resistência*, etc.

Salienta-se um grupo colossal em alto relevo que mostra Napoleão I no acto de ser coroado pela Victória, e a França chamando às armas todos os seus filhos.

O Arco do Triunfo mede 49,35 de altura, 44,82 de frente, e 22,10 de lado.

OS TEMPORAIS

HÁ muitos anos que se não regista na capital um temporal tão forte e que tantos prejuizos tenha causado aos caminhos de ferro.

Desabaram trincheiras de grandes e pequenas extensões obstruindo as linhas ferreas que nalguns pontos ficaram cobertas de enormes pedregulhos e barro, interrompendo-se assim em vários pontos a circulação de combóios.

Troços de operários precederam à renovação do barro e da pedra, trabalho que se prolongou durante alguns dias e noites em virtude dos desabamentos serem continuos.

Actualmente o serviço ferroviário em todos os pontos do país está assegurado, salvo que volte de novo novas tempestades.

POSTOS DE TELEFONIA

AOS domingos, quem não tenha entretenimento, quem não goste do foot-ball, quem se não dedique às matinés dos cinemas, pode muito bem passar uma rica tarde a deliciar-se com alguns postos de telefonia, donde se houve uma série de barbaridades como as que vamos citar.

Por exemplo annunciou certa dama o seguinte: «Agora a senhora dona fulana de tal, illustre castadeira de fados vai cantar o fado da loucura acompanhada de solfejo».

Isto não lembra o diabo o «acompanhamento de solfejo». Mas não contente com esta grande calinada a mesma suposta locutora anuncia: «agora vai cantar um lindo fadinho o sr. Abel Negrão acompanhado à guitarra por Maria Alice e Santos Moreira.»

Outra ainda: «vão agora ouvir um trecho de música de tal onde muito bem se houver os uivos do mar imitados pelo grande compositor fulano de tal, illustre violino».

Isto é no que diz respeito aos postos pequenos, num dos quais existe também certo parlapatão que nos impinge autenticas maçadas de foot-ball acompanhadas, não à viola nem à guitarra, mas sim de barbaridades sem nexos.

Esquecia-me de citar agora uma maneira nova de fazer publicidade pela telefonia, e que também deixa muito a desejar: «Sou capaz de jurar sobre um sagrado missal que o vinho de tal é o melhor».

Ora bolas para tanta parfoíce!...

A PRAGA DOS SORTEIOS

NOVA moda apareceu agora a seringar a humanidade. Não há associação, empresa, colégio ou organizações de caridade que não se tenha lembrado de fazer uma rifa de um automóvel para ser sorteado pelas lotarias da Misericórdia de Lisboa.

Um dia destes chegamos a receber na redacção seis bilhetes de quatro entidades diferentes.

Após esta recepção, que nos proporcionou o correio da manhã, fomos atacados no Largo das Duas Igrejas por alguns individuos que a viva força nos queriam impingir rifas para outro automóvel, mas estes a 500.

Foram-se os sélos vários de assistência e ainda não acabou a pedinche permanente que nos persegue a todo o momento.

Ainda faltava mais esta moda nova para nos atormentar os miolos.

NOVO HORÁRIO DE COMBOIOS

NA

LINHA DA BEIRA ALTA

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, cujo proposito de bem servir o público se tem sempre manifestado, resolveu, fazer, a partir do dia 20 do corrente, as seguintes alterações ao horário em vigor nas suas linhas:

Criação do combóio n.º 11, entre Pampilhosa e Guarda, com ótimas ligações da Companhia Portuguesa, e dando seguimento ao combóio tranvia n.º 53, que sai de Figueira da Foz, às 16,20, e partindo de Pampilhosa às 17,27, para chegar à Guarda às 22,50. Este combóio, que faz serviço de tranvia entre Pampilhosa e Mangualde (chegada 20,12), aos preços da Tarifa Especial Interna n.º 10 de G. V., e mantém ligação diária com a Companhia Nacional (ramal de Santa Comba-Dão a Viseu), além de circular a horas convenientes, permitirá aos seus passageiros que se utilizem, para jantar, do restaurante de Mangualde, para o que estabeleceu, nesta estação, uma paragem de 25 minutos, e substitue o combóio n.º 39, que circulava às quintas-feiras e domingos, entre Santa Comba e Mangualde, deixando também de se efectuar o combóio n.º 44, entre Mangualde e Santa Comba.

Aos combóios 21 e 22 (Sud-Express) foram criadas paragens na estação de Vila Franca das Naves, de forma a poder ser servida a importante região de Trancoso, tendo sido suprimidas as actuais paragens na estação de Celorico.

Com o intuito de melhorar o serviço de combóios, na região de Mangualde a Guarda, a mesma Companhia aumentou os dias de circulação dos seus combóios tranvias 43 e 50, passando a efectuar-se todos os sabados, pois que até aqui apenas se efectuavam nos primeiros e terceiros sabados de cada mês. Assim, o combóio n.º 43 parte de Mangualde às 6,50, e chega à Guarda às 9,11, partindo o combóio n.º 50 desta estação às 17,21, para chegar a Mangualde às 19,35.

Suprimiu os combóios 5 e 7, no percurso de Santa Comba à Guarda, continuando, no entanto, a circular entre Pampilhosa e Santa Comba, e conservando as mesmas ligações, em Pampilhosa, com os combóios da C. P. O combóio 5 effectua-se às terças, quintas-feiras e sabados, e chega a Santa Comba às 23,29, e o combóio 7 aos domingos, segundas, quartas e sextas-feiras, partindo de Pampilhosa às 20,30 e chegando a Santa Comba às 21,37.

Outras pequenas alterações foram introduzidas neste horário de combóios, as quais devem ser consultadas, pelos interessados, visto as mesmas constarem do respectivo Aviso ao Público, afixado nos logares do costume.

* * *

A Companhia da Beira Alta, continúa, assim, a manifestar o seu grande interesse pelos povos das regiões servidas pela sua linha, o que, de resto, tem sido sempre seu propósito.

A TABELA

«CAMINHOS DE FERRO»

IAMOS a tratar do livro *Caminhos de Ferro* do engenheiro Manitto Torres, obra recém-aparecida nos escaparates das livrarias, e em breve nas estantes de todos os técnicos, quando reparámos que era escasso o tempo, e minguido o local para tal cometimento.

A obra *Caminhos de Ferro*, quasi meio milhar de páginas devotadamente consagradas à especialidade desta *Gazeta*, não pode ser analisada num artigo simples, nem com a levesa duma leitura que é ingénua e preliminar auscultação do seu valôr.

5 são os grandes capítulos dêsse trabalho que, pela profundidade dos estudos, das críticas, das análises, das reflexões e conclusões, constitue qualquer coisa de invulgar no meio literário especializado do nosso país.

Contar-nos a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, mostrar-nos a evolução do transporte mecânico, pôr-nos a par das mais recentes conclusões dos congressos sobre caminhos de ferro, e anotando-as, fazer com consciência e proficiência a análise à crise ferroviária e ao mesmo tempo receber para os males... é programa tão vasto que, se não houvesse já em prova de tomo impresso a sua realização, se duvidaria da empresa.

E então, resta, neste lugar — onde tantas vezes se tem pelejado pela criação de literatura técnica em graduação acessível a todos os interessados. saudar e apontar apenas o aparecimento da obra do engenheiro Manitto Torres. Em outra ocasião e com a larguesa e galas que tal obra no meio ferroviário merece, trataremos de *Caminhos de Ferro*.

Há 6 anos que as páginas da *Gazeta* foram honradas com o primeiro capítulo dêsse livro; o bosquejo histórico sobre os caminhos de Ferro em Portugal foi publicado em primeira forma nas nossas colunas e tal sucesso teve que a separata depois lançada no mercado se exgotou rapidamente. E, o interesse por êsse estudo manifestado por ferroviários de tôdas as classes, prova que a literatura da classe, atraente, sem indigestos condimentos de superioridade ou ultra-cultura, é uma necessidade a preencher por todos os que fazem da profissão quasi um apostolado.

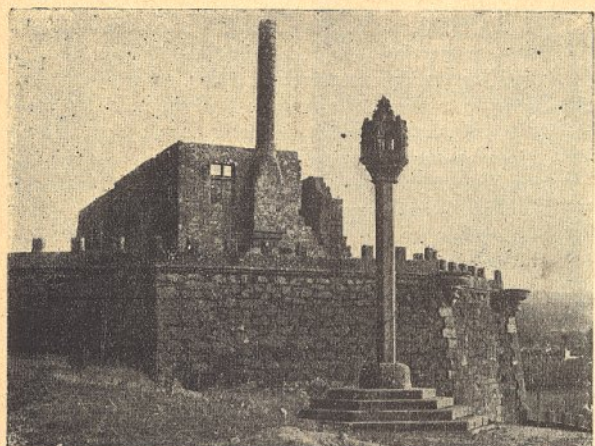
Cada qual podia contribuir com o fruto da sua educação e prática, e em breve o ferro-viário português, teria uma numerosa bibliografia para lhe aumentar o campo dos conhecimentos profissionais, embora literatura amêna, técnica, especializada e acessível; em resumo: útil, palavra que em geral se esquece na realização de muitas obras generosamente concebidas. *Útil...* como *Caminhos de Ferro* do Engenheiro Manitto Torres.

A R M A N D O F E R R E I R A

Visita do ministro das obras públicas á exposição de trabalhos artísticos do pessoal da C. P.



Portugal Turístico



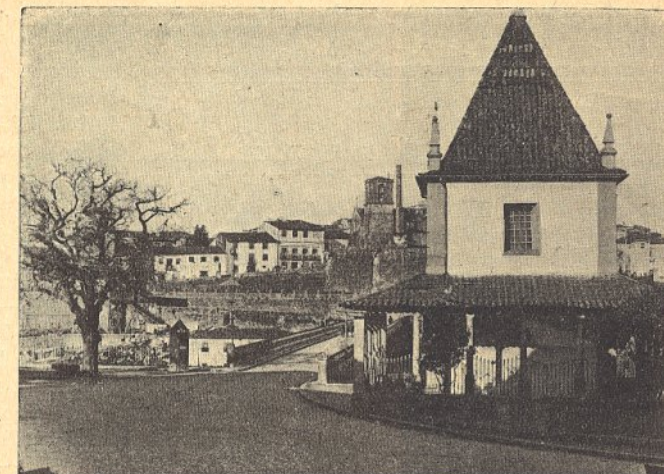
BARCELOS

A Picoia concelhia



BARCELOS

Paços Municipais e o Tribunal



BARCELOS

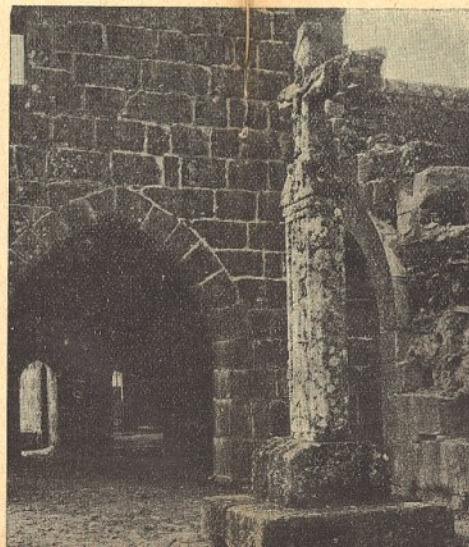
Capela da Ponte



BARCELOS

Igreja Matriz

B A R C E L O S
Museu Arqueológico



BARCELOS

Largo da Porta Nova

ELECTRIFICAÇÃO GERAL DO PAÍS

Foi criada a Junta de Electrificação Nacional para resolver este problema

O «Diário do Governo» publicou, ontem, o seguinte decreto:

«O problema de electrificação geral do País há muito que é objecto da atenção do Governo. A dispersão por numerosas centrais de potência fraca, a utilização de energia térmica com largo emprêgo de combustíveis estrangeiros, a insuficiente potência permanente das centrais hidráulicas existentes, as tarifas altas restringindo o consumo, a falta de ligação entre algumas das principais centrais existentes são defeitos a corrigir. O desenvolvimento ao máximo das centrais hidroeléctricas, o conveniente aproveitamento dos carvões nacionais nas centrais térmicas, a localização das centrais a construir, a distribuição por meio da rede eléctrica nacional são problemas que urge resolver.

Um problema de tal magnitude, porém, só pode ser tratado por um organismo especializado, em ligação directa com o Governo, a quem incumba a concessão de licenças para novas instalações eléctricas, para que as obras a executar possam integrar-se dentro de determinada orientação. Nestes termos: usando da faculdade conferida pela 2.^a parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei o seguinte:

Artigo 1.º — É criado no Ministério das Obras Públicas e Comunicações, directamente subordinada ao respectivo ministro, a Junta de Electrificação Nacional.

Art. 2.º — São funções da Junta de Electrificação Nacional: a) Estudar as providências necessárias para o desenvolvimento da electrificação e, bem assim para a conveniente orientação do problema da energia, propondo a publicação dos diplomas necessários; b) Estudar a unificação dos serviços do Estado que hoje têm superintendência nesta matéria, propondo o que fôr tido por conveniente para a levar e efeito; c) Fixar as necessárias directivas para a concessão das licenças de instalações eléctricas; d) Estudar quanto respeita às centrais termo-eléctricas e hidro-eléctricas existentes e concessões feitas de instalações eléctricas, propondo o que julgar, conveniente para a sua integração no plano geral da electrificação do País.

Art. 3.º — A Junta de Electrificação Nacional é composta de três membros, um presidente e dois vogais, livremente escolhidos pelo ministro das Obras Públicas e Comunicações, entre engenheiros de reconhecida competência.

Art. 4.º — A Junta de Electrificação Nacional é um

organismo de carácter temporário, de duração não superior a dois anos, e será extinta após a publicação dos diplomas a que se referem as alíneas a) b) e d) do artigo 2.º.

Art. 5.º — Enquanto existir a Junta de Electrificação Nacional não será provido o cargo de chefe da Repartição dos Serviços Eléctricos, desempenhando essas funções o presidente da Junta. § único. Ficam competindo à Junta de Electrificação Nacional tôdas as atribuições conferidas à Repartição dos Serviços Eléctricos, que a antecedeu.

Art. 6.º — Ao presidente e vogais da Junta de Electrificação Nacional são atribuídas as gratificações mensais de 1.500\$ ao primeiro e 500\$ a cada um dos segundos, a satisfazer pelas disponibilidades existentes no n.º 1 do artigo 57.º do orçamento do Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 7.º — A Junta de Electrificação Nacional funcionará na séde da Repartição dos Serviços Eléctricos, cujo pessoal utilizará para os seus serviços.

Art. 8.º — A Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos e a Junta Autônoma das Obras de Hidraulica Agrícola fornecerão à Junta de Electrificação Nacional todos os elementos e informações que por esta lhes forem solicitados.

Art. 9.º — Tôdas as dúvidas que se levantarem na aplicação dêste decreto serão resolvidas por despacho do ministro das Obras Públicas e Comunicações

SINDICATOS NACIONAIS

FERROVIARIOS DO CENTRO DE PORTUGAL

Na sua séde reuniram-se há dias bastantes ferroviários para tomarem conhecimento do resultado dos trabalhos a que chegaram os Sindicatos dos Ferroviários que junto do Sub-Secretário das Corporações têm tratado do assunto de Reformas. Presidiu João Pina Córtes, e secretariaram Abel Romero e Francisco Luís de Matos.

O Presidente leu uma extensa exposição elucidativa dos trabalhos realizados, concluindo por concordar com o desconto de 4 5 % imposto ao pessoal, desde que o Governo se pronuncie a unificar as Caixas de Reformas existentes na Companhia.

Falaram também o inspector Alvaro de Figueiredo, que abordou a situação do pessoal inscrito na Caixa de 1887, cujos interesses defendeu; Joaquim Felix e Aparicio Fructuoso, inspectores, que concordaram notoriamente com as objecções do sr. Alvaro de Figueiro.

O sr. Arnaldo Durães, referindo-se à primitiva criação das Caixas da Companhia, fez a análise das condições da reforma dêsse tempo e as actuais.

Por fim, o sr. João Pina Córtes declarou que julgava a reunião insufficientemente concorrida para se chegar a uma resolução definitiva e propoz a realização de outra, que terá logar brevemente.

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

FEIRA DE RAMOS EM EVORA

Por ocasião da Feira de Ramos, nos dias 3 e 4 de Abril, a C. P. organiza um serviço especial, com bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos, válidos para a ida de 1 a 4. e para a volta até 5.

No dia 3 de Abril haverá um combóio especial, ás 15 e 55, de Reguengos para Evora, e outro ás 25 e 40, de Evora para Reguengos.

PORTUGAL NA GUERRA FESTAS FERROVIÁRIAS

UM NOVO LIVRO DE PÉRICARD SOBRE OS PORTUGUESES

NEM todos os portugueses que se bateram em França, na Grande Guerra, corresponderam ainda ao apêlo que há meses lhes foi feito pela Secção Portuguesa da FIDAC, para que colaborassem na importante obra «L'Artois — Les Flandres», que o bravo camarada francês, Jacques Péricard, tem em preparação e onde deseja exaltar o esforço português, mal conhecido da maioria dos estrangeiros, ou mal apreciado por muitos dos que julgam conhecê-lo.

Tem aquela secção já coligidos cerca de 200 depoimentos de camaradas, mas só com 500 poderá satisfazer o desejo de Péricard, que considera este necessário «para que a narração da guerra portuguesa seja viva», como êle próprio diz.

Sendo do maior interesse dos combatentes e de todos os portugueses ver satisfeito plenamente o penhorante desejo de Péricard, de fazer, à nossa acção na guerra, a justiça que tantas vezes lhe tem sido negada, a secção portuguesa da FIDAC apela para todos os seus camaradas para que narrem, em linguagem simples, um episódio em que tenham tomado parte ou a que tenham assistido, ou escrevam uma impressão pessoal da sua vida em campanha, colaborando assim, patrióticamente, na interessantíssima obra a publicar.

Os escritos devem ser enviados àquela secção, até 20 de Abril próximo, para a sede da Liga dos Combatentes, Calçada dos Caetanos, 18, ou, directamente, para a residência do presidente da Secção, em Algés, Avenida da República, 53 — trazendo, além da assinatura do autor, a indicação do pôsto e unidade em que serviu, em França, e o seu endereço actual.

«O SENHOR DOUTOR»

Com o número que temos à vista, completa três anos de êxitos sucessivos o simpático semanário infantil «O Senhor Doutor», o melhor regalo da pequizada.

O seu corpo de colaboradores, de que fazem parte ilustres literatos e os melhores artistas portugueses, tem sabido fazer um jornal, dentro do seu género.

E' assim que, por êsse país fora, «O Senhor Doutor» conta alguns milhares de leitores, a quem, com as suas histórias, contos, anedotas e lições de moral e patriotismo, tem servido de bom educador, dando-lhes alegria e sã distração.

Felicitemos o colega miúdo pelo sucesso das suas iniciativas e desejamos-lhe vida longa e próspera.

ATENEU FERROVIÁRIO

Conforme foi anunciado realizou-se no passado domingo 22, no Ateneu Ferroviário, uma interessante festa cultural para os operários dos caminhos de ferro.

No antigo ginásio da Escola Académica onde hoje está instalada a Administração da C. P. teve lugar o primeiro concerto musical dirigido pelo distinto e apreciado musico sr. Serra e Moura, cujo programa agradou extraordinariamente a numerosa assistência que ao mesmo assistiu.

O programa foi o seguinte:

1.ª parte — «Combatente», Serra e Moura; «Conspicuidade», Serra e Moura; «Pierrot Galant», Chillemont; «Briza Lusitana», Serra e Moura.

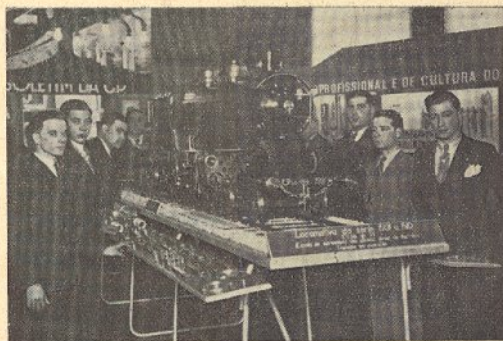
2.ª parte — «Marcha militar», Schubert; «Grito de alma», Serra e Moura; «Viuva Alegre», Lehar; «The stars arde stripes forever» (Marcha).

G. I. F. DE CAMPOLIDE

Para comemorar o 10.º anniversario da fundação realiza-se no dia 5 do corrente uma interessante festa em Campolide na séde do Grupo Instrutiva Ferroviário a que devem assistir os titulares das Obras Públicas e Instrução.

Forão convidados a assistir á referida festa o antigo ministro do Interior coronel Linhares de Lima; Dr. Braga Paixão, da Direcção Geral do Ensino Primário; Eng.º Nobre Guedes, Director Geral do Ensino Technico; Julio Cayola, da Agencia Geral das Colonias; Eng.º Rodrigues da Silva, Dr. Oliveira Guimarães, Dr. Macedo Santos e o Governador Civil de Lisboa, tenente-coronel João Luís de Moura.

Também foram convidados os Srs. Eng.º Vasconcellos Correia, presidente da C. A. da C. P.; Fausto de Figueiredo, comandante Raul Esteves, capitão Mario Costa, Pinto Osorio Branco Cabral e os Srs. Eng.ºs Lima Henriques, Vicente Ferreira, Avelar Ruas, Barata, e Moreause.



Na exposição da C. P. — Um interessante trabalho de engenharia construído pelos empregados que rodeiam a pequena locomotiva

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Abril de 1896

Imposto de sello sobre bilhetes de passageiros

É profundamente desanimador que n'esta desgraçada terra o poder central, em vez de promover o desenvolvimento do paiz, guiando, animando a industria particular, com o exemplo ou com o auxilio, seja o próprio que parece fazer consistir o fito das suas mais profundas lucubrações em prejudicar todas as boas iniciativas, em matar á nascença todas as idéas que tenham por fim a melhoria das condições de vida do paiz ou os seus progressos materiaes ou moraes.

E, depois disto, dizem historiadores e ethologos que somos estacionarios, que não progredimos, e queixam-se governantes e economistas de que os nossos costumes são de poucas iniciativas e caminhamos na rectaguarda de todas as nações, ainda nos menores detalhes da vida prática!

Pois se basta que uma nova idéa germine, que um novo processo de melhoramentos se ponha em prática, para que a guerra adunca do poder central se lhe lance com todo o seu furor de exterminio!

Na questão de impostos então, cada novo projecto de lei que se apresenta nas camaras é um novo golpe mortal nos progressos ainda nascentes.

E faz pena, em verdade, vêr como uma grande parte d'esses projectos é feita! Dir-se-hia que não houve tempo para estudo, que se decretou ás cegas, sem se medir os resultados palpaveis; tomou-se protexio para sonhar fabulosos lucros, sem se pensar um momento que o aggravamento do imposto stultamente lançado vae prejudicar a propria fonte de receita em que elle incide.

É n'estas bases que vêm os foram feitas algumas das disposições da nova reforma do imposto do sello, apresentada, ha dias, nas camaras.

Não nos occuparemos d'esse projecto senão na parte que se refere aos caminhos de ferro, mesmo porque basta ella para se aferir o resto, que tambem tem mirabulantes idéas.

Segundo parece, buscava-se um novo motivo para carregar um imposto que rendesse alguns contos de réis.

A estatistica que o intelligente engenheiro chefe de reparição de caminhos de ferro publica annualmente sobre a exploração das linhas portuguezas, deu-lhe um excellente elemento.

Por ahi se vê que em todas as vias ferreas do paiz circulam annualmente seis milhões e meio de passageiros.

Excelente idéa para o imposto! põe-se dez réis de sello em cada um (nos bilhetes, entende-se) e ahi temos o melhor de sessenta e cinco contos annuaes! Tão entusiasmado ficou o ministro, que até faz uma referéncia a este ponto no seu relatório.

Se outros motivos nos não levassem a combater este imposto, bastava, para o condemnarmos, a sua enorme desproporção, a sua injustiça flagrante, representando as mais das vezes 50% do valor da materia collectavel.

Na linha de Cascaes, nas de Leste, Norte, Cintura, Cintra, Figueira, Pova e Maitosinhos, ha bilhetes que custam 50, 40, e até 20 réis. Pois hão de pagar 10 réis de imposto, isto é, 20, 25, 53 ou 50% do seu custo?

Para beneficiar o publico e athtail-o ás suas linhas as companhias fazem preços economicos, estabelecem combóios destinados ás classes menos abastadas, e vem o Estado e prejudica-lhes os bons intuitos, sobrecarregando o custo dos bilhetes com um imposto excessivo, lançado ás cegas, impensado e indevido!

E tão pouco pensado foi, que no projecto de lei nem se

define se são bilhetes de caminhos de ferro por tracção a vapor ou por outro qualquer systema, nem se nota que ha bilhetes circulatorios, de assignatura, de avenças, etc., que representam muitas viagens; não, senhor; trata-se só de *bilhetes de caminhos de ferro*, daado bem a conhecer que a verba de 65 contos deslumbrou por tal fórma que nada mais se viu, de nada se quiz saber senão de a inscrever, logo, no orçamento.

E os outros bilhetes de transportes, concorrentes, porque ficam isentos?

Supponhamos que amanhã se cria uma carreira de vapores entre o caes do Sodré e Belem.

Que bonito seria! A uma dada hora sahem d'aquelle ponto quatro systemas de transporte diferentes: pelo Tejo o vapor; á beira do rio, um comboio; pela rua Vinte e Quatro de Julho, um carro da companhia Carris, e ao lado d'este um outro carro.

Todos levam passageiros para Belem a 40 réis, mas só no caminho de ferro haverá que pagar mais dez réis de sello; ou só n'este e no americano. Logo o publico abandonará a via ferrea pelos outros serviços concorrentes.

Dir-se-hia um projecto de lei feito por um empresário d'esses carros a que o vulgo chama *piratas!*

O bilhete de passageiros não é mais do que um recibo da importancia da passagem, que foi cobrada. E tanto o proprio projecto de lei assim o considera, que a nova verba de imposto vem incluída na classe 5.^a da tabella 2, isto é, justamente no grupo em que se fixam as taxas para os recibos, quitações e semelhantes.

Ora se qualquer recibo de quantia até 1\$000 réis, é isento de sello, parece que os bilhetes de transporte (quaesquer, e não em caminhos de ferro só), deveriam, na peor hypothese, seguir a mesma regra.

Para isso bastava incluí-los nas designações que antecedem as verbas 251 a 254. Ficava até ali mais disfarçada a invenção, como succede a outras *novidades* que nos apresenta o referido projecto de lei.

Por esta fórma ficariam isentos de imposto os bilhetes, cujo custo fosse até 1\$000 réis, pagariam 10 réis os d'este preço até 10\$000 réis e 20 réis os de preço superior a este, e 30 réis os circulatorios, de signatura, avenças ou outros, cujo custo é superior a 50\$000 réis.

Haveria assim um pouco de lógica no projecto de lei; mas encontrar logica n'este documento é mais difficil que endireitar um cabello do Gungunhana.

Mas a questão não é de logica nem de equidade; é de direito, é de cumprimento de contractos escriptos e até repetidas vezes confirmados, e é perante o direito, que podemos dizer que o governo falta á fé d'estes contractos, impondo uma nova contribuição aos transportes por vias ferreas, sejam estes quaes forem, seja qual fôr aquella.

Com effeito, os contractos de concessão das nossas linhas ferreas, quasi todas, teem um artigo que diz:

«Concede mais o Governo á empresa a isenção de qualquer contribuição predial ou municipal nos primeiros vinte annos depois do começo das obras; contudo, n'esta disposição, não é incluído o direito de transitto lançado sobre os preços de conducção dos passageiros e mercadorias, que estão marcados nas tarifas, o qual, todavia, não excederá nunca a 5 por cento sobre aquelles preços. **Nenhuma contribuição especial será lançada sobre a linha ferrea durante a concessão.**»

Isto é claro, preciso, não admite duvidas, e nem a menor duvida se pôde aceitar n'um caso d'estes.

Do contrario e a admitir-se a continuacão do processo ultimamente adoptado de se faltar assim ao estipulado nos contractos, nada impede o governo de lançar tão fortes impostos, a titulo de sello, sobre os transportes por via ferrea, que estes se tornem absolutamente impossiveis.

Mal fizeram—muito mal—as companhias, quando, em 1885,

a lei de 26 de novembro d'esse anno, firmada pelo sr. Hintze Ribeiro, tambem então ministro da fazenda, creou imposto do sello sobre as guias de bagagem e mercadorias.

Foi o primeiro passo na estrada da illegalidade, consentido pelos proprios interessados; e crêmos que se, então, as direcções tivessem reclamado energicamente, como lhes cumpria, em defesa dos seus direitos offendidos, o ataque a esses direitos não progrediria ameaçador como tem progredido e promete continuar.

A primeira lancetada nos contractos, dada por aquella lei, autorizou a segunda, pela lei de 1895, hoje em vigor, e agora já terceira se prepara e não será a ultima.

Não nos suprehederá que por este andar, um dia, se obriguem os passageiros a pagar mais de sello do que de transporte.

E que surpresa teriamos se *já hoje* paga o duplo quem transporta um pequeno volume de até 5 kilos? (!)

Entretanto, todas as demais empresas de transporte continuam isentas pela lei ou pelos meios que tem de lhe fugir.

Qualquer carroceiro faz a recovagem em competencia com o caminho de ferro. Como não tem guias nem cautellas r.ão paga os 60 réis de sello; qualquer barqueiro estabelece a cabotagem ao lado da via ferrea e pratica o mesmo, tuggingo ao pagamento do imposto.

Isto, que constitue um prejuizo para o caminho de ferro, não deixa tambem de prejudicar o Estado, pela diminuição do imposto de transito, e pela do proprio rendimento da linha, quando é o Estado que a explora.

Se é preciso arranjar materia tributavel, tinha-a o Estado fartamente nos passes que se concedem com tão dadvosas mãos nas linhas do Estado, com todo o sentimento dos seus zelosos directores, que vêem os productos de passageiros grandemente affectados pelas liberalidades ministeriaes, e mesmo nos que as companhias concedem. Ahi sim; nem a lei o impede nem a justiça o prohibe.

Quem vae viajar de graça do Porto a Valença, de Lisboa a Faro ou ao Porto; quem, a protexo de pertencer a qualquer commissão, cujo serviço é tão importante que ella nunca se reune, tem passe de livre circulação, poderia pagar um imposto de 5\$000 réis, e ainda lucrava.

Nos bilhetes de passageiros é um contrasenso e uma iniquidade, e nós appellamos para as camaras, para que não a consintam, para as direcções das companhias para que contra ella reclamem, e para o publico em geral, que levante o seu brado de protesto vehemente, para que tal disposição não seja posta em vigor.

(!) Enquanto que o transporte custa 50 réis, o sello custa 60; e ainda, quando a encomenda tem que pagar direitos, o boletim de entrega é sellado com mais 50 réis, total 90 réis!

Valle do Corgo

Vamos dar mais alguns esclarecimentos sobre o projecto d'esta linha ferrea, e bases da constituição da respectiva companhia, assumpto que preoccupa as attentões das nossas provincias de além Douro, e em que a camara de Villa Real tem dado exemplo salutar empenhando-se com todo o interesse pela realização d'esta importante obra, de tão beneficos effeitos para aquellas povoações.

O traçado partirá da estação do caminho de ferro do Douro na Regoa e, passando a margem esquerda do Corgo, apoiar-se-ha n'essa subindo até a foz do Tanha; ahi continúa, pela encosta esquerda do Tanha, até Villarinho das Freiras, onde passa para a encosta direita, na qual se apoia, seguindo em direcção á foz, mas subindo para transpor, o contraforte e entrar de novo na barra do Corgo, continuando a subir pela sua encosta esquerda, onde se conserva até o seu terminus, no monte da Rapozeira em Villa Real. No trajecto serve, além de Villarinho das Freiras, as povoações de Alvacoas do Corgo,

Ermida, Povoação, Penellas, Folhadella Villa Nova, e varias outras do traçado.

A linha, d'accordo com o parecer do conselho superior d'obras publicas que approvou o alvitre proposto pelo sr. engenheiro Antonio Maria Kopke de Carvalho, que foi mandado adoptar pelo Governo, será do typo do caminho de ferro de Saint Gall a Gais; isto é, terá como limite minimo de raios de curvas 30,0^m e como maximo de inclinação de traneis 0^m,05, não sendo necessario, porém, atingir nem um nem outro dos limites marcados, apesar das difficuldades que o terreno apresenta.

O custo kilometrico da linha não excederá a réis 18:000\$000. Tomando como base o movimento da estação da Regoa, pôde computar-se o rendimento bruto da linha, desde já, em 2:000\$000 réis por kilometro, o que é confirmado pelo rendimento bruto da linha de Guimarães, cuja zona d'exploração está em condições economicas menos favoráveis do que as da d'exploração do caminho de ferro do Valle do Corgo.

É pois esta linha uma das que, no paiz, offerece melhores condições financeiras para a sua realização, pois que garante ao capital um juro de 6% desde principio, devendo o rendimento augmentar consideravelmente, no futuro, e sobre tudo sendo prolongada até á fronteira, visto ir servir os estabelecimentos hydrotherapicos de Pedras Salgadas, Vidago, as thermas de Chaves, além do Villarinho e Verrim, servindo ainda os importantes valles de Villa Pouca, Ribeira d'Oura e Chaves, cuja producção agricola é notoria.

Para levar a effeito a construcção, projecta se a constituição d'uma sociedade cooperativa, cujo plano de organização é devido á iniciativa do mesmo engenheiro Kopke de Carvalho, que tem a seu cargo a direcção das obras publicas d'este districto.

Segundo este plano, a sociedade gosará as prerogativas de sociedade anonima de responsabilidade limitada; terá um capital de 1.400.000\$000 réis constituido por acções no valor de 500:000\$000 réis e obrigações negociaveis no estrangeiro, no valor de réis 900:000\$000, capital destinado á construcção até a fronteira. As acções serão do valor nominal modico de 10\$000 réis para serem accessiveis ás modestas posses.

A gestão dos negocios sociaes pertencerá a um conselho de administração, formado conjuntamente por membros nomeados pelo governo, pelos presidentes das camaras municipaes dos concelhos que a linha atravessa, e por membros eleitos pelos accionistas. O estado tem parte nos lucros sociaes excedentes a 6% na proporção do resultado do excesso. Será pedida ao estado a garantia do rendimento bruto de 1:800\$000 réis por kilometro, limitado, porém, o desembolso do thesouro ao maximo de 600\$000 réis por kilometro, seja qual for o rendimento bruto da linha. Esta garantia, demonstrado que o rendimento deve ser de réis 2:000\$000 por kilometro, não se tornará effectiva, mas é contudo necessária para viabilidade da empresa e facilidade na emissão das obrigações, que razões economicas, facilmente comprehensiveis, aconselham a adoptar, desde que terão de ser pagas no estrangeiro despesas que equivalem aos dois terços do custo total da linha, e no paiz não abunda o capital que, d'outro modo, teria de ser retirado do giro commercial.

O custo médio kilometrico da linha até a fronteira não excederá 15:000\$000 réis por kilometro, e o prolongamento além de Villa Real, longe de diminuir o rendimento kilometrico, deve, pelo contrario, augmental-o.

A mocidade do custo da linha, na parte correspondente ao Valle do Corgo, resulta de não haver necessidade de adoptar a cremalheira, visto que, sómente com o emprego do material articulado, se consegue, por meio de curvas que não baixarão ainda assim de 50^m,0, de a raio vencer, sem grandes obras d'arte, sem tunneis e sem grandes movimentos de terra, a differença de nivel de 341^m,0 que existe entre o ponto de partida e o de chegada, com um desenvolvimento de 25 kilometros.

A construcção d'esta linha pôde e deve considerar-se de

O PORTO DO LOBITO

UM DOS MAIS BELOS DA ÁFRICA OCIDENTAL

76 milhões de kgs importados e exportados num valor aproximado de 90 a 100 mil contos, representam as cifras do movimento dêste porto em 1934! Impressionante, deveras se atendermos que o porto do Lobito ainda não completou 20 anos de existencia e que o ano de 1935 deve ter já superado aquelas magestosas cifras, apesar da tão citada crise económica.

Lobito, com a sua baía de admirável recorte natural, testa do Caminho de Ferro Benguela-Catanga (1230 kms. de linha férrea em terra portuguesa, bitola de 1,0067) pode dar ancoragem a mais de 70 navios, e no seu cais possui já muralha acostavel para 2 volumosos transatlanticos.

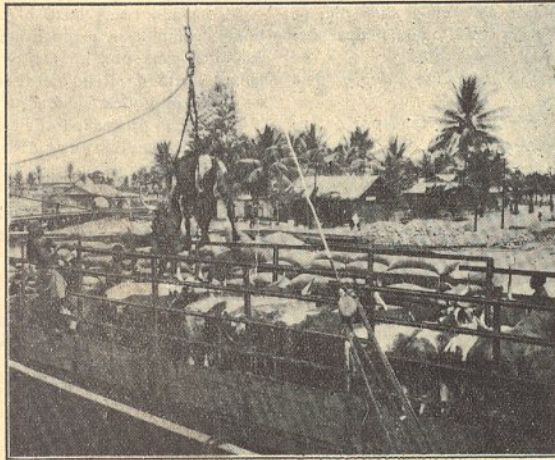
A principal exportação consta de milho, que ul-

trapassa 50.000 toneladas anuais. [Porto de grande futuro, frente á Beira, no

outro extremo da costa de África, e com a qual comunica, por linha férrea, constitue com a sua linda cidade, de bem recente factura, uma demonstração insofismável, gritante, de quanto é capaz, num tão curto lapso de tempo, o génio edificador dos portugueses.

Que toda a nação o saiba e pondere como antídoto a opôr a êsse espirito verriñoso, derrotista e descrente que acaso ainda hoje se vislumbra em restritos sectores da opinião pública e que a grandeza de tão as-

sombrosa realidade actue como lição estimulante no poder criador do nosso povo, no poder criador da nossa juventude.



ANGOLA — Embarque de gado no porto do Lobito

uma enorme vantagem para o trafego da linha do Douro, da qual ella é um affluente poderoso, e isto, principalmente, se deve ter em vista no estudo dos meios de facilitar a constituição da companhia em que tanto se empenham aquellas povoações até hoje privada dos beneficios da viação accelerada.

Companhia de Guimarães

Reuniu no dia 14 a assembléa geral d'esta companhia, para a apresentação do relatório da sua gerencia, documento que foi approvedo, e do qual extractamos alguns apontamentos.

O gerente — um gerente modelo de zelo e actividade que esta empresa tem tido — insiste por que se realize o prolongamento da linha até Fafe, sem subsídio do Estado, concessão esta que está unicamente dependente do governo e que, em boa razão, não sabemos porque tanto se tem demorado em ser convertida em assumpto findo.

Refere-se tambem este relatório á representação apresentada pela companhia contra a projectada linha americana de Famalicão ou, melhor dito, do Porto a Guimarães, da qual em tempos tratámos, ideia que julgamos posta de parte e que só poderia ser concebida por cerebros em que o equilibrio não prevalescesse.

A receita total da exploração foi de 71:117\$780 ou mais 5:534\$252 do que em 1894. A despesa foi de 24:879\$115, com diminuição de 711\$991 sobre o anno anterior, isto é, a exploração é feita a 35%, coeffericente verdadeiramente extraordinario n'uma linha tão pequena e com um trafego já tão regular.

A conta de lucros e perdas resume-se em: receita,

71:148\$610; amortizadas todas as despesas da exploração, encargos totaes da divida fluctuante, contribuições, impostos, bonus, subsidios e diversos na importancia total de 59:284\$861 réis, ficou o saldo positivo de 11:865\$749 o que com os saldos de 1891 a 1894, na importancia de 24 716\$065, perfaz um total de réis 36:579\$814.

O conselho fiscal propõe que o saldo positivo ou de lucros de 1895, representado por 11:865\$749, seja addiccionado aos 24:716\$065, somma dos lucros retidos de 1891, 1892, 1895 e 1894; e que o total d'estas verbas, conjunctamente com os 13:500\$000 de dividendos suspensos de 1889 e 1890, seja destinado a ser distribuido pelos accionistas, quando e pela fórma que a gerencia o reputar opportuno, depois de ouvido o conselho fiscal.

A assembléa unanimemente approvedo o relatório da gerencia e, por aclamação unanime, um voto especial de louvor ao gerente e conselho fiscal, proposto pelo sr. Costa Guimarães.

O sr. gerente participou que os rendimentos do caminho de ferro mostravam já nos decorridos dois mezes d'este anno 1:303\$000 a mais do que em igual periodo do anno passado.

O parecer do conselho fiscal foi igualmente approvedo por unanimidade.

Realizou-se depois a eleição do conlho fiscal, que incidiu nos seguinte senhores: — Effectivos, José Nogueira Pinto, Eduardo da Costa Corrêa Leite, João Augusto de Sousa, Candido Augusto Pires de Aguiar e Joaquim Bessa de Carvalho; substitutos, dr. José Carlos Godinho de Faria, Alfredo Carneiro Soares e Alfredo José da Silva.

ALGUMAS PALAVRAS

SOBRE

ORGANISAÇÃO

Por CARLOS VILLEGAS M.
Técnico do Rand Kardex Bureau de New-York

ESTE artigo, o primeiro duma série que publicaremos sobre organização moderna, é dirigido aquéles que tendo nas mãos a direcção de negócios e contando com grande experiência comercial, devem possuir compreensão e capacidade para emitir juízos imparciais.

Dizer qualquer coisa sobre os pontos considerados básicos em qualquer organização, julgamos que não cansará, mesmo o mais preclaro organisador, apesar de existirem muitos dirigentes que se mostram incrédulos ao receberem certas sugestões sobre organização moderna, pois têm como característica pessoal considerar a sua habilidade e experiência, como suprema e eficiente.

E' verdade que proclamam a conveniência de melhores informações e a necessidade do conhecimento de factos reais referentes à entidade que dirigem; mas, geralmente, desperdiçam horas inteiras a discutir os méritos relativos dos métodos que, por não atacarem na raiz os defeitos existentes na organização, poucas vezes dão resultados práticos.

Obter informações diárias, eliminar a duplicação dos serviços e melhorar a distribuição dos mesmos, são, independentemente de outros, resultados úteis e necessários, que não se podem considerar elementos especiais ou extraordinários na administração dos negócios. Ao realiza-los a gerência cumpre as suas funções naturais; mas não pode pretender que esses métodos, só por si, sejam garantia de estarem bem organizados os contróles vitais.

Estes, dizendo respeito à parte técnica, ás mercadorias, à produção, às vendas, às finanças, à gerência comercial, têm na maioria dos organismos, deficiências e lacunas em grande parte devidas à falta de coordenação ou sincronização relativamente ao plano geral. Na grande maioria dos casos, a verdadeira finalidade a atingir com os métodos de trabalho é obscurecida por pormenores que realmente nada têm que ver com a estrutura fundamental da organização.

O autor deste artigo, que tem auxiliado com o seu trabalho e observado durante longos anos os esforços empregados por muitos dirigentes ao reorganizar os seus serviços, pode dizer que:

«O êxito de toda a actividade, seja ela comercial, industrial, bancária ou oficial, depende inteiramente da

direcção científica, que, por sua vez, se baseia no completo conhecimento dos factos, através de um perfeito sistema de registos.

Mas, como pode ser interpretado este completo conhecimento dos factos?

De um modo geral, pode fazer-se a este respeito a seguinte crítica:

- 1.º — A contabilidade compila informações que não são de utilidade;
- 2.º — As informações vitais não são compiladas; ou
- 3.º — São quasi impossíveis de obter; portanto não podem ser mantidas em dia e sob contróle, até que a gerencia precise delas para tomar decisões, impossibilitando desta maneira uma boa administração.

Deve ter-se em conta que a acumulação de informações, embora cuidadosa e meticulosamente feita, não garante a sua utilidade, se coincidir em algum ponto com a crítica anterior, pois a única finalidade de compilar, é servir o dirigente na devida oportunidade.

Os registos e a propria contabilidade, são nem mais nem menos, que a materia prima, que permite á gerencia atingir a importante finalidade de realizar lucros.

Por este motivo, os chefes, os dirigentes comerciais ou industriais, devem encontrar nestas linhas, uma fonte de inspiração e de incentivo à acção, para procurarem estabelecer quais os factos vitais que faltam ou estão fora do contróle, na organização que dirigem, e estudar como podem ser conseguidos e aproveitados.

Ao fazermos esta crítica, que pretendemos seja construtiva, temos em mente sugerir remédios, de modo que, provavelmente, o melhor caminho é formular algumas perguntas em relação ás varias actividades.

Estas perguntas serão publicadas em artigos próximos, e lembramos a conveniencia de serem, por sua vez, formuladas pelos dirigentes ás suas organizações, exigindo as respostas baseadas nos seus métodos actuais.

O autor não duvida que alguma coisa de fundamentalmente errado se irá verificar nos contróles existentes...

Escal

SINDICATO NACIONAL DOS JORNALISTAS

Estão quasi concluídos os trabalhos de revalidação de carteiras e dos anexos da C. P., no Sindicato Nacional dos Jornalistas.

As carteiras que não foram revalidadas até o dia 31 de Março, são consideradas sem valor e apreendidas pelas estações officiais.

Na sua última reunião, a direcção aprovou 16 novos sócios.

* * *

No dia 26 do mês passado, voltou a reunir-se a Comissão de Festas, para prosseguir nos trabalhos de organização de «O grande baile da Primavera», que se realizará no sábado de aleluia.

BASES ORÇAMENTAIS

PARA

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

Por ANTÔNIO GUEDES

(Continuação)

§ 2.º — Tangente do ângulo da cróxima 0,11.

N.º 304 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,00 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,512	T de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
738	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
7	travessas rectangulares
126,594	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
25	h. de capataz de via
577,2	h. de assentador
357,2	h. de trabalhador
5	% dos jornais para ferramentas

N.º 305 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,05 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,5551	T de carris de Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
738	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
7	travessas rectangulares
127,287	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
25	h. de capataz de via
579	h. de assentador
358,7	h. de trabalhador
5	% dos jornais para ferramentas

N.º 306 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665

de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,10 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,5342	T de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
744	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
8	travessas rectangulares
127,978	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
25	h. de capataz de via
581	h. de assentador
360	h. de trabalhador
5	% dos jornais para ferramentas

N.º 307 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,15 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,4352	T de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
744	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
8	travessas rectangulares
128,669	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
25	h. de capataz de via
582,8	h. de assentador
361,4	h. de trabalhador
5	% dos jornais para ferramentas

N.º 308 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e

250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,20 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,4764	T de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
750	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
9	travessas rectangulares
129,362	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
25	h. de capataz de via
584,5	h. de assentador
363	h. de trabalhador
5	% dos jornais para ferramentas

N.º 309 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,25 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,5174	T de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
756	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
10	travessas rectangulares
130,053	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
23,5	h. de capataz de via
586,5	h. de assentador
364,5	h. de trabalhador
5	% dos jornais para ferramentas

N.º 310 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,30 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,5584	T de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
756	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
10	travessas rectangulares
130,744	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
23,5	h. de capataz de via
588,5	h. de assentador
365,7	h. de trabalhador
5	% dos jornais para ferramentas

N.º 311 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,35 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,5995	T de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
762	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
11	travessas rectangulares
151,435	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
23,5	h. de capataz de via
590,2	h. de assentador
367	h. de trabalhador
5	% dos jornais para ferramentas

N.º 312 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,40 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,6406	T de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
768	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
12	travessas rectangulares
132,128	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
23,5	h. de capataz de via
592	h. de assentador
368,5	h. de trabalhador
5	% dos jornais para ferramentas

N.º 313 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,45 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,6816	T de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
768	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
12	travessas rectangulares
132,819	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
23,5	h. de capataz de via
593,9	h. de assentador
370	h. de trabalhador
5	% dos jornais para ferramentas

N.º 314 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,50 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios

8,7227 T de carris Vignole de aço
40 barretas de cantoneira
80 parafusos de via com porcas e anilhas
768 «tirefonds» correntes
120 «tirefonds» de junta
2 jogos de travessas especiais
12 travessas rectangulares
133,510 m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
25,5 h. de capataz de via
595,7 h. de assentador
371,5 h. de trabalhador
5 % dos jornais para ferramentas

N.º 315 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entevia de 2^m,55 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
2 cróximas de aço e acessórios
8,7638 T de carris Vignole de aço
40 barretas de cantoneira
80 parafusos de via com porcas e anilhas
744 «tirefonds» correntes
120 «tirefonds» de junta
2 jogos de travessas especiais
15 travessas rectangulares
134,203 m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
24 h. de capataz de via
597,6 h. de assentador
372,8 h. de trabalhador
5 % dos jornais para ferramentas

N.º 316 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entevia de 2^m,60 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
2 cróximas de aço e acessórios
8,8048 T de carris Vignole de aço
40 barretas de cantoneira
80 parafusos de via com porcas e anilhas
780 «tirefonds» correntes
120 «tirefonds» de junta
2 jogos de travessas especiais
14 travessas rectangulares
134,894 m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
24 h. de capataz de via
599,5 h. de assentador
374,5 h. de trabalhador
5 % dos jornais para ferramentas

N.º 317 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entevia de 2^m,65 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
2 cróximas de aço e acessórios
8,8459 T de carris Vignole de aço
40 barretas de cantoneira
80 parafusos de via com porcas e anilhas

780 «tirefonds» correntes
120 «tirefonds» de junta
2 jogos de travessas especiais
14 travessas rectangulares
153,585 m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
24 h. de capataz de via
601,5 h. de assentador
375,7 h. de trabalhador
5 % dos jornais para ferramentas

N.º 318 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entevia de 2^m,70 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
2 cróximas de aço e acessórios
8,8869 T de carris Vignole de aço
40 barretas de cantoneira
80 parafusos de via com porcas e anilhas
786 «tirefonds» correntes
120 «tirefonds» de junta
2 jogos de travessas especiais
15 travessas rectangulares
136,276 m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
24 h. de capataz de via
605 h. de assentador
377 h. de trabalhador
5 % dos jornais para ferramentas

N.º 319 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entevia de 2^m,75 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
2 cróximas de aço e acessórios
8,928 T de carris Vignole de aço
40 barretas de cantoneira
80 parafusos de via com porcas e anilhas
792 «tirefonds» correntes
120 «tirefonds» de junta
2 jogos de travessas especiais
16 travessas rectangulares
136,969 m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
24 h. de capataz de via
605 h. de assentador
378,5 h. de trabalhador
5 % dos jornais para ferramentas

N.º 320 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entevia de 2^m,80 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
2 cróximas de aço e acessórios
8,9691 T de carris Vignole de aço
40 barretas de cantoneira
80 parafusos de via com porcas e anilhas
792 «tirefonds» correntes
120 «tirefonds» de junta

- 2 jogos de travessas especiais
- 16 travessas rectangulares
- 137,660 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
- 24 h. de capataz de via
- 606,8 h. de assentador
- 380 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

N.º 321 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevista de 2^m,85 e incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
- 2 cróximas de aço e acessórios
- 9,0101 T de carris Vignole de aço
- 40 barretas de cantoneira
- 80 parafusos de via com porcas e anilhas
- 798 «tirefonds» correntes
- 120 «tirefonds» de junta
- 2 jogos de travessas especiais
- 17 travessas rectangulares
- 158,551 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
- 24,5 h. de capataz de via
- 608,7 h. de assentador
- 381,4 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

N.º 322 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevista de 2^m,90 e incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
- 2 cróximas de aço e acessórios
- 9,0515 T de carris Vignole de aço
- 44 barretas de cantoneira
- 88 parafusos de via com porcas e anilhas
- 804 «tirefonds» correntes
- 152 «tirefonds» de junta
- 2 jogos de travessas especiais
- 18 travessas rectangulares
- 158,768 m. c. de brita que passe por anel de 0,06 de diâmetro
- 24,5 h. de capataz de via
- 611 h. de assentador
- 385,8 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

N.º 323 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevista de 2^m,95 e incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
- 2 cróximas de aço acessórios
- 9,0925 T de carris Vignole de aço
- 44 barretas de cantoneira
- 88 parafusos de via com porcas e anilhas
- 810 «tirefonds» correntes
- 132 «tirefonds» de junta
- 2 jogos de travessas especiais
- 19 travessas rectangulares
- 159,449 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
- 24,5 h. de capataz de via
- 612,8 h. de assentador
- 385,2 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

N.º 324 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevista de 3^m,00 incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
- 2 cróximas de aço e acessórios
- 9,1535 T de carris Vignole de aço
- 44 barretas de cantoneira
- 88 parafusos de via com porca e anilhas
- 816 «tirefonds» correntes
- 132 «tirefonds» de junta
- 2 jogos de travessas especiais
- 20 travessas rectangulares
- 140,150 m. c. de brita que passe por anel 0^m,06 de diâmetro
- 24,5 h. de capataz de via
- 614,7 h. de assentador
- 386,7 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

(Continúa)

COMPREM O «MANUAL DO VI-
JANTE EM PORTUGAL»

à venda em tôdas as livrarias.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

P A R T E O F I C I A L

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

Supremo Tribunal Administrativo

Secção do Contencioso das Contribuições e Impostos

Recurso ordinário n.º 4:437, sobre imposto profissional do ano de 1933-1934 — empregado por conta de outrem —, em que é recorrente a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo seu ex-agente João Mendes, recorrida a Fazenda Nacional, e de que foi relator o Ex.º Conselheiro Dr. Joaquim de Almeida Novais.

Acordam, em conferência, na secção do contencioso das contribuições e impostos do Supremo Tribunal Administrativo:

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sociedade anónima, com sede em Lisboa, na Calçada do Duque, 20, reclamou perante o chefe da repartição de Finanças do concelho do Crato contra o imposto profissional lançado no ano económico de 1933-1934 ao seu ex-agente João Mendes, com o fundamento de êle ter deixado de prestar serviço desde 1 de Março de 1934, data em que foi reformado, pelo que pede a anulação do referido imposto na parte respeitante ao último trimestre daquele ano económico.

Ofereceu testemunhas.

Tanto a fiscalização como as testemunhas confirmaram o alegado, mas o chefe da Repartição de Finanças, pelos fundamentos constantes da sentença de fl. 8, indeferiu a reclamação.

Dessa decisão recorreu a reclamante para o tribunal da 2.ª instância, o qual, pelo acórdão de fl. 25, revogou aquela decisão e julgou a Companhia parte ilegítima.

Porém êsse acórdão foi revogado pelo de fl. 33, dêste Supremo Tribunal, que mandou baixar o processo ao tribunal da 2.ª instância para tomar conhecimento do recurso.

Foi então proferido o acórdão de fl. 38, que negou provimento ao recurso.

Dêsse acórdão vem agora o presente recurso, que é competente e está em tempo.

As partes são legítimas e não há nulidades a apreciar.

O que tudo visto:

Com a minuta de recurso junto a recorrente o documento a fl. 48, que não é de considerar em face do disposto no artigo 20.º do decreto n.º 16:733.

Fundou-se o acórdão recorrido na falta de prova do pagamento do imposto impugnado, mas tal fundamento não procede, porque não há disposição legal que exija essa prova para se poder reclamar contra uma colecta indevidamente lançada.

A lei até permite, no caso de cobrança coerciva, a interposição do recurso extraordinário no prazo de seis meses depois de efectuada a respectiva citação (artigo 52.º, n.º 2.º, 2.ª alínea, do decreto n.º 16:733) e a execução fica suspensa se o recorrente caucionar o pagamento da contribuição executanda (artigo 138.º do Código das Execuções Fiscais).

E também a apresentação em juízo do duplicado da participação de cessação da indústria ou do exercício da profissão faz sustar o procedimento executivo pela colecta liquidada posteriormente à cessação, quando se mostre ter sido apresentada perante o acontencimento das contribuições e impostos a competente reclamação e até decisão desta ou dos recursos dela interpostos (decreto n.º 17:730, de 7 de Dezembro de 1929, artigo 2.º, § 3.º).

Das disposições citadas se conclue que, para se reclamar contra uma colecta indevidamente lançada, nem a lei exige que se junte o documento comprovativo do seu pagamento, nem êste tem de proceder a reclamação.

No caso dos autos provou-se que o empregado da Compa-

nhia recorrente, João Mendes, deixou de lhe prestar serviço desde 1 de Março de 1934, por ter sido reformado, e, portanto, é de anular o imposto profissional que lhe foi lançado na parte respeitante aos último trimestre de 1934-1935.

Por estes fundamentos, e com o parecer desfavorável do digno representante da Fazenda Nacional, concedem provimento ao recurso, revogam o acórdão recorrido e a sentença da 1.ª instância e anulam a colecta impugnada na parte respeitante ao último trimestre de 1934-1935.

Lisboa, 4 de Dezembro de 1935. — *J. Novais — Guilherme Augusto Coelho — Sebastião Coelho de Carvalho*. — Fui presente, *José Adelino Azevedo Sá Fernandes*.

Está conforme. — Secretaria do Supremo Tribunal Administrativo, 27 de Fevereiro de 1936. — Servindo de Secretário, *José de Albuquerque Rodrigues*.

Recurso ordinário n.º 4:505, em que é recorrente a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, sobre contribuição industrial, grupo B, do ano de 1933-1934, recorrida a Fazenda Nacional, e de que foi relator o Ex.º Conselheiro Dr. Joaquim de Almeida Novais.

Acordam, em conferência, na secção do contencioso das contribuições e impostos do Supremo Tribunal Administrativo:

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, sociedade anónima com sede nesta cidade, reclamou perante o chefe da Repartição de Finanças do 4.º bairro fiscal contra a colecta de contribuição industrial, grupo B, do ano económico de 1933-1934, na importância de 215:572\$, calculada sobre o capital social de 12:660.000\$.

Alega a reclamante que, estando sujeita ao imposto ferroviário, criado pelo decreto n.º 12:103, de 5 de Agosto de 1926, que é um imposto de natureza especial, está isenta de contribuição industrial, nos termos do artigo 29.º, n.º 5.º, do decreto n.º 16:731, de 13 de Abril de 1929; mas que, quando assim se não entenda, reclama também contra o facto de se ter fixado em 12:660.000\$ o seu capital, applicando-se-lhe indevidamente o disposto no artigo 59.º da lei n.º 1:368, sendo certo que, depois da vigência do decreto n.º 16:731, o capital da Companhia continuou sempre a ser considerado em 1:800 contos; e ainda reclama contra o imposto municipal, de que está isenta pelo decreto n.º 15:105.

Junto uma procuração.

A fiscalização informou a fl. 8, que a reclamante é uma sociedade anónima, com sede na Rua Vitor Cordon, 1, desta cidade, e que exerce a indústria ferroviária; e a Repartição certificou, a fl. 9, que a contribuição impugnada, na importância de 215:572\$, sendo 32.663\$ de imposto complementar, incidiu sobre o capital de 12:660.000\$ ou sejam 10.000:000 de francos, ao câmbio de 1\$26(6) cada franco, e que foi applicada a taxa de 1,17 por cento.

A reclamação foi indeferida pela sentença de fl. 10, da qual a Companhia reclamante recorreu para o tribunal da 2.ª instância.

Êsse tribunal, porém; pelo seu acórdão de fl. 20 *v*, negou provimento ao recurso e confirmou a sentença recorrida.

Dêsse acórdão vem o presente recurso, que é competente e foi interposto em tempo e com legitimidade.

Não há nulidades a apreciar.

O que tudo visto:

Três são os fundamentos do recurso, largamente desenvolvidos na douda minuta de fls. 31 e seguintes:

1.º Estar a Companhia recorrente isenta de contribuição industrial, nos termos do artigo 29.º, n.º 5.º, no decreto n.º 16:731, por estar sujeita ao imposto ferroviário, que é um imposto de natureza especial;

2.º Ser inapplicável, na hipótese *sub judice*, o disposto no artigo 59.º da lei n.º 1:368;

3.º Não estar a recorrente sujeita a imposto complementar.

Improcede o primeiro fundamento porque, não sendo o imposto ferroviário, criado pelo decreto n.º 12:105, de 5 de Agosto de 1956, um imposto de natureza especial, não lhe aproveita a isenção do artigo 29.º, n.º 5.º, do decreto n.º 16:751.

O imposto ferroviário veio substituir os impostos de trânsito e respectivos adicional e complementar, selo, emolumentos e assistência pública, cobrados do público pelas empresas, como exactoras da Fazenda, e bem assim os que constituem encargo das mesmas, a saber: imposto de transacção e contribuição para as despesas de fiscalização, sendo a importância de tal imposto equivalente à soma daqueles impostos—artigo 1.º do decreto n.º 12:105.

Acresce que no relatório que precede este decreto se reconhece que as empresas ferroviárias estão sujeitas a contribuição industrial.

E nesse sentido decidiu o acórdão de 2 de Julho de 1950 do extinto Tribunal Superior do Contencioso das Contribuições e Impostos, publicado a p. 115 da *Compilação de acórdãos* do mesmo Tribunal, coordenada pelo Conselheiro Dr. Guilherme Coelho.

Alude-se na minuta ao artigo 35.º do contrato da concessão feita à recorrente, mas, como se não juntou ao processo a cópia de tal contrato, nem mesmo se indicou a sua data e o número do *Diário do Governo* em que foi publicado, não pode apreciar-se o fundamento da alegação.

Quanto ao segundo fundamento, também a recorrente não tem razão, porque, sendo o seu capital representado em francos franceses, como se declara no artigo 5.º dos seus estatutos, tem de calcular-se a sua equivalência em escudos pelo câmbio médio do trimestre anterior à liquidação do imposto, como determina o artigo 59.º da lei n.º 1:368, de 21 de Setembro de 1922.

Esta disposição está em pleno vigor, porque nenhum diplomata posterior a revogou; e o facto de no artigo 21.º dos estatutos se ter fixado o valor do franco em 180 réis ou (§18) nada importa, porque nessa data, Janeiro de 1907, o cálculo da equivalência era feito pelo câmbio ao par.

O terceiro e último fundamento do recurso é também improcedente.

Nos termos do artigo 1.º do decreto n.º 22:541, de 18 de Maio de 1955, o imposto complementar recai sobre os rendimentos sujeitos a contribuição industrial; e, para se determinar a taxa aplicável preceitua o artigo 3.º, na alínea b) do seu n.º 2.º, que o rendimento tributável dos colectados pelo grupo B será o correspondente a 6,45 por cento do capital a que alude o artigo 36.º do decreto n.º 16:751 para os bancos e sociedades colectadas pela taxa de 1,17 por cento.

Ora, tendo sido esta a taxa aplicada à recorrente, como se vê da certidão de fl. 9, e não tendo contra ela reclamado, também nesta parte não procede o recurso.

Pelo exposto, e de conformidade com o douto parecer do digno representante da Fazenda Nacional, negam provimento ao recurso, confirmam o acórdão recorrido e condenam a recorrente nos selos e custas do processo.

Lisboa, 18 de Dezembro de 1955. — *J. Novais — Guilherme Augusto Coelho — Sebastião Coelho de Carvalho.* — Fui presente, *José Adelino Azevedo Sá Fernandes.*

Está conforme. — Secretária do Supremo Tribunal Administrativo, 27 de Fevereiro de 1956. — Servindo de Secretário, *José de Albuquerque Rodrigues.*

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, aprovar a conta da garantia de juros

da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, relativa ao período de 1 Julho a 31 de Dezembro de 1955, e que à referida Companhia seja paga a quantia de 24.570\$70, como liquidação provisória desta garantia.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 4 de Março de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.*

Por portaria de 5 de Fevereiro findo, visa da pelo Tribunal de contas em 3 de Março corrente:

Joaquim Rodrigues e Fortunato da Costa Ferreira, maquinistas de 2.ª classe da rede do Minho e Douro, dos Caminhos de Ferro do Estado — concedida a reforma, nos termos dos artigos 25.º e 26.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos mesmos Caminhos de Ferro, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, ficando com a pensão mensal, respectivamente de 766\$05 e 695\$17. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto d.º 22:257).

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 7 de Março de 1956. — Pelo Engenheiro Director Geral, *José Gromwell Camossa Pinto.*

Divisão dos Serviços Gerais

Secção de Expediente

Por portaria de 4 de Março de 1956:

Nomeados para fazerem parte da comissão arbitral a que se refere o artigo 22.º do decreto n.º 18:859 o engenheiro inspector de obras públicas Raúl Costa Couvreur, como presidente, o engenheiro Rodrigo Severiano do Vale Monteiro, como delegado do Estado, e o engenheiro António Vicente Ferreira, como delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. (Não carece de visto ou anotação do Tribunal de Contas).

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 4 de Março de 1956. — Pelo Engenheiro Director Geral, *José Gromwell Camossa Pinto.*

Por portaria de 11 de Março de 1956:

Nomeados para fazerem parte do conselho disciplinar da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, no corrente ano, os engenheiros chefes de repartição Júlio José dos Santos e Ernesto de Oliveira Rocha.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 13 de Março de 1956. — O Director Geral, *Camossa Pinto.*

Secção do Cadastro do Pessoal e Arquivo Geral

Despachos ministeriais de 4 do corrente:

Hermínio Soares da Costa e Sousa, engenheiro de 1.ª classe — concedidos noventa dias de licença acumulada, nos termos do artigo 12.º, § 4.º, do decreto n.º 19:478.

Mário Dias Trigo, engenheiro civil de 2.ª classe — concedidos sessenta dias de licença acumulada, nos termos do § 4.º do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Joaquim de Araújo Franqueira, engenheiro, contratado — concedidos sessenta dias de licença acumulada, nos termos do § 4.º do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Carlos de Castro Pereira Pais, engenheiro, contratado — concedidos sessenta dias de licença acumulada, nos termos do § 4.º do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Fernando de Araújo Alegria, terceiro oficial — concedidos quarenta e seis dias de licença acumulada, nos termos do § 4.º do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, para serem gozados interpoladamente.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 5 de Março de 1956. — Pelo Director Geral, *José Gromwell Camossa Pinto.*

Por despachos de 6 de Março:

Licenças concedidas ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931, aos funcionários a seguir mencionados:

António Ferro Pontes, desenhador — trinta dias de licença graciosa, para gozar em Sines e Cachopo.

Margarida Estela Soares Leite, escriturário de 2.ª classe — trinta dias de licença graciosa.

Alvaro Rodrigues de Mira, escriturário de 1.ª classe — trinta dias de licença graciosa.

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, 9 de Março de 1936. — Pelo Director Geral, *Júlio José dos Santos*.

Por despacho de 11 de Março de 1936:

António Augusto Ferreira da Luz Malhês, terceiro oficial do quadro permanente — concedidos sessenta dias de licença acumulada, nos termos do § 4.º dos artigos 12.º e 15.º do decreto n.º 1:478.

Emílio Barbosa Estácio, idem — idem, idem.

Agosinho Bastos da Silva, idem — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos dos artigos 12.º e 15.º do decreto n.º 19:478.

João de Costa Simões, escriturário de 1.ª classe do quadro permanente — concedidos oitenta e um dias de licença acumulada, nos termos do § 4.º do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

António de Sousa Bandeira, escriturário de 3.ª classe, do quadro permanente — concedidos sessenta dias de licença acumulada, ao abrigo do § 4.º do artigo 12.º e artigo 15.º do decreto n.º 19:478.

Maria Luíza Teriaga Leitão, Dactilógrafa do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 15.º do decreto n.º 19:478.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 15 de Março de 1936. — Pelo Engenheiro Director Geral, *José Gromwell Camossa Pinto*.

Para os devidos efeitos se publica, rectificado, o despacho inserto no *Diário do Governo* n.º 57, 2.ª série, de 10 do corrente:

Mário Dias Trigo, engenheiro Civil de 2.ª classe — concedidos sessenta dias de licença acumulada, por despacho ministerial de 4 do corrente, nos termos do § 4.º do artigo 12.º e artigo 15.º do decreto n.º 19:478.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 11 de Março de 1936. — Pelo Engenheiro Director Geral, *José Gromwell Camossa Pinto*.

Divisão de Via e Obras

Fundo Especial

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 9 (construção do reservatório e poço de captação para a toma de água da estação de Sabroso) na linha do Vale do Corgo, adjudicada a Rufino Ferreira de Azevedo, aprovar o referido auto e bem assim declarar o citado empreiteiro quite para com o Estado das Obrigações que contraíu em virtude do seu contrato.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 5 de Março de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas n.º 627, de 20 de Fevereiro do corrente ano, que seja aprovado o projecto de substituição do tramo metálico da ponte do Garvão, ao quilómetro 218,945,29 da linha férrea do Sul

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 11 de Março de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança e alienável uma parcela de terreno, com a área de 5:335m²,40, entre os quilómetros 95,169 e 95,291, da linha do Vale do Corgo, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 22 de Maio de 1935.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Santa Maria Maior, concelho de Chaves, distrito de Vila Real, confronta ao norte com Alberto Fernandes Bandeira, ao nascente com Alberto Fernandes Bandeira e herdeiros de Francisco Marceneiro, ao sul com caminho público e ao poente com Paulo Macedo.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º e § 1.º do mesmo artigo do mencionado decreto.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 12 de Março de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança e alienável uma parcela de terreno, com a área de 50 metros quadrados, à direita da linha do norte, entre os quilómetros 131,392 e 131,402, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1935, com a condição de não ser permitida qualquer construção ou depósito de quaisquer objectos que prejudiquem a visibilidade da passagem de nível que lhe fica próxima.

A referida passagem está situada na freguesia de Ceissa, concelho de Vila Nova de Ourém e distrito de Santarém, e confronta ao norte, sul e poente com o caminho de ferro e ao nascente com António Neves.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º e § 1.º do mesmo artigo do mencionado decreto.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 14 de Março de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

O QUE TODOS DEVEM SABER

SAÍDAS DE NUMERÁRIO ESPANHOL

A «Gaceta» (Diário Oficial) de Madrid, do dia 17 do mês findo, publica um decreto do Ministério das Finanças regulando as saídas de numerário de Espanha, reduzindo-as a cinco mil pesetas acompanhadas de guias passadas pelos administradores das Alfândegas, que deverão ser entregues com as notas nos bancos estrangeiros, a-fim-de que, ao serem recebidas em Espanha, possam ser creditadas na conta a favor dos bancos estrangeiros.

Sem as referidas guias não poderão os bancos espanhóis admitir notas recebidas do estrangeiro.

As notas espanholas que actualmente existem no estrangeiro poderão repatriar-se no prazo de cinco dias, se procederem de Gibraltar, França, Portugal e África do Norte; em 8 dias procedendo do resto da Europa e em trinta dias de outros países. Os envios irão acompanhado de relação numérica e certidão consular.

Quando procedam de países que não pertençam à Europa ou à África do Norte, os consules enviarão cópias certificadas directamente ao «Centro de Contratacion de Moneda», de Madrid.



Cap. Moreira Cardoso, Maj. Pinho da Cunha (ao centro) e Cap. Joaquim Baltazar

COMUNICAÇÕES AÉREAS

DEPOIS dum percurso brilhantíssimo — que os dignifica e dignifica o nome da aviação portuguesa. Lisboa - Lourenço Marques - Lisboa — chegáram há dias à capital os aviadores sr. major Pinho da Cunha, capitão Joaquim Baltazar e Moreira Cardoso e os sargentos mecânicos, Simões, Deniz e Ramos que constituíam uma das patrulhas que em 12 de Dezembro de 1935 descolara do aerodromo da Amadora com rumo a Moçambique.

O que foi essa viagem através o continente africano já os nossos leitores conhecem pela imprensa diária. Atravessando regiões perigosíssimas e inhóspitas, lutando com mil dificuldades de toda a espécie — os heróicos aviadores que constituíam a esquadrilha comandada superiormente pelo sr. coronel Cifka Duarte souberam levar a bom termo com galhardia e aprumo um empreendimento que os dignifica e dignifica o nome da aviação portuguesa. É excusado salientar aos nossos leitores o extremo valor desta viagem Lisboa-Lourenço Marques-Lisboa. Ela provou as possibilidades mais duma comunicação permanente e efectiva entre todo o Império, do Algarve a Timor, e serviu para levar aos portugueses de África a certeza de que o continente os não esquece. Não só sob o aspecto moral mas até sob o aspecto político este cruzeiro às nossas colónias de África tem um grande alcance e um alto significado. Assim o souberam compreender de resto, todos os portugueses que aplaudiram à chegada dos heróicos aviadores com o mesmo entusiasmo com que acompanharam, vibrando de emoção patriótica, a viagem aérea às terras portuguesas de África.