

# 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 Profissional»

**PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:**

GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1888; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897; — Liège 1905; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

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



## S U M Á R I O

PORTUGAL — (Triana) — Arredores de Alenquer. —  
Para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal. —  
A Reorganização do Ministério das Obras Públicas e  
Comunicações, pelo Eng.<sup>o</sup> J. FERNANDO DE  
SOUZA. — Os Nossos Caminhos de Ferro em 1935.  
— Passagens de Nivel. — Apedrejamento de combóios.  
— Aviação. — I Congresso Nacional de Turismo. —  
Viagens e Transportes. — As Biografias de Honra. — Os  
novos meios de tráfego na Alemanha. — Um processo  
de inquérito aos serviços da secretaria da Assembléa  
Nacional. — Bases orçamentais para assentamento de  
via férrea, por ANTÓNIO GUEDES. — Parte Oficial.  
:—: :—: :—: :—: Há quarenta anos :—: :—: :—: :—:

# 1 9 3 6

ANO XLVIII

16 DE JANEIRO

NÚMERO 1154





*PORTUGAL — (Triana) — Arredores de Alenquer*



## FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

## DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA  
CARLOS D'ORNELLASSECRETARIOS DA REDACÇÃO  
OCTAVIO PEREIRAEng.º ARMANDO FERREIRA  
REDACÇÃOEng.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 MANITO 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   |
| ESPAÑA ( ) ps. <sup>as</sup>                       | 35.00  |
| FRANÇA ( ) fr. <sup>os</sup>                       | 100    |
| ÁFRICA ( ) . .                                     | 72\$00 |
| Empregados ferroviários (tri-<br>mestre) . . . . . | 10\$00 |
| Número avulso. . . . .                             | 2\$50  |
| Números atrasados. . . . .                         | 5\$00  |

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

## Para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

Em 6 de maio de 1852, foi assinado por D. Maria II um decreto abrindo concurso para a construção de um caminho de ferro de Lisboa a Santarém, em direcção à fronteira de Espanha. Referendavam esse decreto Rodrigo da Fonseca Magalhães e Fontes Pereira de Melo.

A concessão foi feita a um dos três concorrentes que apareceram, Hardy Hislop, representante da Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal, declarando o governo que subscrevia com um terço do capital (1.200 contos).

Em maio de 1853 assinou-se o respectivo contrato definitivo, tendo-se em setembro constituído a companhia.

Foi dada a empreitada a Waring Brothers and Shaws, que, por 3.501 contos, se obrigaram a dar a via pronta, até Santarém com todo o material circulante e linha telegráfica paralela, e começaram os trabalhos de construção em 7 de maio de 1853, no sítio do Beato, sendo aberta a primeira secção da via, de Lisboa ao Carregado, em 29 de outubro de 1856, tendo então já a companhia rescindido o contrato com os empreiteiros e tratado de construir a linha por administração própria.

Em consequência da morosidade dos trabalhos, Carlos Bento da Silva apresentou às côrtes em 14 de abril de 1857, um projeto de lei aprovando o contrato feito com sir Marton Petto, para a construção de uma linha férrea de Lisboa ao Porto, rescindindo-se o contrato da Companhia Peninsular.

O contrato foi aprovado e a rescisão decretada, sendo encarregado João Crysostomo de Abreu e Sousa da direcção dos novos trabalhos, e inaugurando-se em 31 de agosto uma segunda secção, do Carregado às Virtudes.

Como Petto não poudé organizar companhia, foi-lhe rescindido o contrato, em 6 de junho de 1859, contratando então Antonio de Serpa com D. José Salamanca a conclusão da linha de Badajoz e a construção de uma outra para o Porto, contrato que, em 12 de setembro, se tornou definitivo, por não ter aparecido qualquer outro concorrente ao concurso aberto para esse empreendimento.

Foi D. José Salamanca quem organizou a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses; a linha até ao Porto foi inaugurada em 7 de julho de 1864.



# A REORGANIZAÇÃO

## DO

### Ministério das Obras Públicas

### e Comunicações

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

**P**ROMETI, em artigo de 1 do corrente, dar notícia crítica da reforma da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que faz parte da reorganização do Ministério das Obras Públicas e Comunicações promulgada pelo Decreto-lei n.º 26.117 de 23 de Novembro último.

Seja-me lícito reproduzir as apreciações de caracter geral que dessa reorganização fiz em *A Voz* de 4 de Dezembro último:

O Ministério das Obras Públicas e Comunicações foi reorganizado (?) pelo D. n.º 26.117.

Cria-se o Gabinete do Ministro como instituição oficial sem se lhe definirem atribuições. Continuará chamando a si as das Direcções Gerais e perturbando a marcha harmónica dos serviços e as prudentes normas da sua organização.

Em 1926 tive ensejo de verberar no Senado a função perturbadora e parasitária exercida pelos Gabinetes, que salvo os da Guerra e Marinha, não tinham existência oficial, nem funções definidas.

A primeira e principal observação que ocorre é a do golpe de misericórdia dado na clássica organização dos Serviços técnicos.

Havia no Ministério, desde 1864, se a memória me não falha, o Corpo de Engenheiros de Obras Públicas e Minas, que desempenhava os vários serviços técnicos e tinha um corpo auxiliar de condutores.

Sucederam-se várias reformas em 1868, 1886, 1892, 1899 e 1901, que respeitaram o princípio fundamental e tinham normas comuns. Assim havia o Corpo de Obras Públicas, do mesmo modo que a França mantém o seu tradicional *Corps de Ponts et Chaussées*, no qual os engenheiros se especializavam sem perder todavia os laços de unidade que tornavam possível a variedade de serviços e preparavam a categoria superior de larga e complexa experiência, em que se recrutava o Conselho Superior, alto corpo consultivo técnico.

Distinguiam-se as três funções: *executar, dirigir, inspecionar*, a que correspondiam as 3 categorias de engenheiros: subalternos, chefes, inspectores, com 2 classes em cada categoria.

A única divisão que se considerou necessária foi a dos quadros de obras públicas e de minas, pela profunda e essencial diferença dos seus campos de acção.

Depois de uma tentativa de criação da promoção por mérito, o receio do favoritismo fez manter a promoção por antiguidade mediante informações.

Modernamente a desordem e instabilidade dos serviços desde 1910 deram lugar a sucessivas modificações, em que se manifestou a tendência para estabelecer quadros especiais para os serviços de higiene, dos correios e telégrafos, da inspecção industrial e outros.

Permanecia, todavia, o quadro de Obras Públicas com 3 classes de engenheiros e 1 de inspectores.

Deixaram de se fazer concursos para admissão. Foram irregulares as promoções.

Agora a nova reforma sanciona ou cria numerosos quadros minúsculos, distintos uns dos outros. Fala-se em quadros permanentes e quadros eventuais!

Quanto e quais-são, como se compõem, não o diz a reforma.

O que se sabe é que pelo artigo 41.º fica extinto o quadro geral de obras públicas.

As admissões são por concurso de provas práticas ou de aptidão profissional (?), que pode, pois, ser documental.

Todas as admissões são por contrato precedido de concurso e só ao fim de 6 anos de bom serviço dão ingresso nos quadros permanentes.

Os contratos para os quadros eventuais podem ser contratados *sem concurso* para os quadros permanentes.

Que disparidade entre uns e outros!

As promoções são sempre por concurso e à 1.ª e 2.ª promoção podem ser os contratados dos quadros eventuais após 5 e 8 anos de bom serviço.

Os concursos valem dois anos, mas as promoções são feitas por escolha!

Por escolha, mediante concurso, são promovidos a inspectores os engenheiros de 1.ª classe, mas outros de classe inferior, chefes de repartição, podem concorrer.

Após a regra universal do concurso de provas práticas para admissão e promoção, podem ser escolhidos para chefes de repartições técnicas, directores de serviços externos e de portos e outros cargos *engenheiros de reconhecida competência estranhos aos quadros*.

É pois ilimitado o poder do Ministro para o preenchimento dos lugares, sem as garantias que



até hoje davam os quadros, tanto mais que aos artigos a que se referem estas notas se junta o art. 36.º, que *autoriza a contratar outro pessoal necessário aos serviços do Ministério* desde que haja cabimento em verba para os vencimentos.

O art. 37.º proíbe aos funcionários o desempenho de qualquer função alheia ao Ministério e o exercício, *por si ou interposta pessoa de qualquer ramo de comércio ou indústria* (mesmo que nada tenha com o seu serviço) sem licença do Ministro.

E paga-se a um engenheiro de 3.ª classe em tais condições 1.600\$00, sujeito a ser preterido na promoção por agentes dos quadros eventuais e até por estranhos aos serviços!

Vejamos agora a reforma da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e os antecedentes dos respectivos serviços.

Em 1892 crearam-se duas direcções fiscais de caminhos de ferro, reduzidas a uma em 1893.

Em 1899 reorganizou-se uma Direcção e reduziram-se os seus quadros nos quais se tinha incorporado o pessoal fiscal de várias construções.

O quadro, de 179 empregados, foi reduzido a 99, sem prejudicar porém os que excediam esse número.

Essa organização da Direcção Fiscal, que superintendia na exploração de todas as linhas de Companhias, manteve-se sem alteração até 1918.

Nessa data surgiram reformas absurdas, que tiveram logo de ser suspensas, pois vinham perturbar profundamente o regime legal dos caminhos de ferro.

Em 5 de novembro de 1918 um decreto reparador atirou por terra essa orgia legislativa, aliás já suspensa e creou a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que devia ser ao mesmo tempo o órgão fiscal. Ficaram-lhe subordinados os serviços fiscais organizados em 1899 e era ao mesmo tempo instrumento de estudo, que substituiu a Repartição de Caminhos de Ferro, que só foi suprimida em 1924.

Em 1925 decretou-se a substituição da Direcção Geral por uma Inspeção Geral com funções análogas.

Em 1926 restaurou-se a Direcção Geral, cuja organização sofreu ligeiros retoques em 1927.

Assim, desde 1893 centralisaram-se todos

os serviços fiscais de Caminhos de ferro num organismo técnico e burocrático, intermediário obrigado entre o Estado e as empresas concessionárias.

À unidade de exploração das grandes e pequenas redes correspondia esse órgão central, a par do qual se creou a Junta Consultiva, mais tarde Conselho Superior de Obras Públicas.

Que faz a nova reforma?

As *Divisões*, denominação clássica dos principais serviços, adoptada nas empresas, passam a ter o nome burocrático de Repartições.

Os inspectores de via e obras e do material e tracção recebeu os extravagantes nomes de *Condutores de via e obras* e *Condutores de material circulante*.

A alteração mais grave e sem explicação plausível é a criação de três Direcções de serviços externos, com as designações de Norte Centro e Sul, e as sedes no Porto, Lisboa e Faro.

O serviço da Direcção Geral é essencialmente centralizado e estabelece as relações entre o Estado e as seis empresas pelas quais se divide a exploração da rede ferroviária, todas com a sede das suas Administrações em Lisboa.

Uma delas, a mais importante, a C. P., explora a maior parte das linhas do país (2.469 quilómetros em 3.462).

Como se dividem as linhas por Direcções? Parece que a do Norte abrange a que vem até à Pampilhosa e Lisboa e a do Sul as antigas linhas do Sul e Sueste.

Compreende-se que para o serviço de via e obras, que se divide por secções geográficas, se possam repartir as secções pelas direcções.

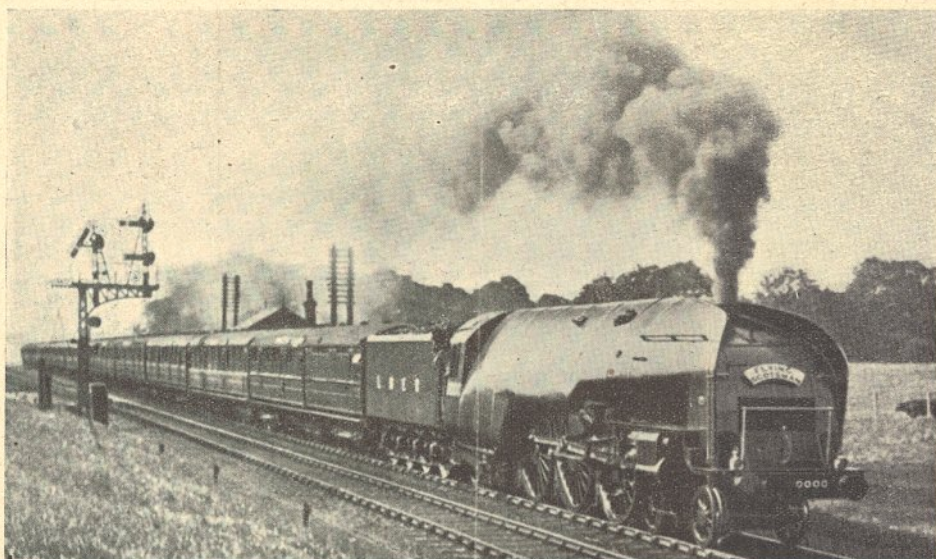
Não sucede o mesmo com o Material que circula pelas diversas linhas. O mesmo comboio na do Norte estará sujeito à jurisdição de uma Direcção até à Pampilhosa e de outra aquem dessa estação.

Que função se atribue a essas Direcções e qual fica para a Direcção Geral que não seja uma duplicação burocrática?

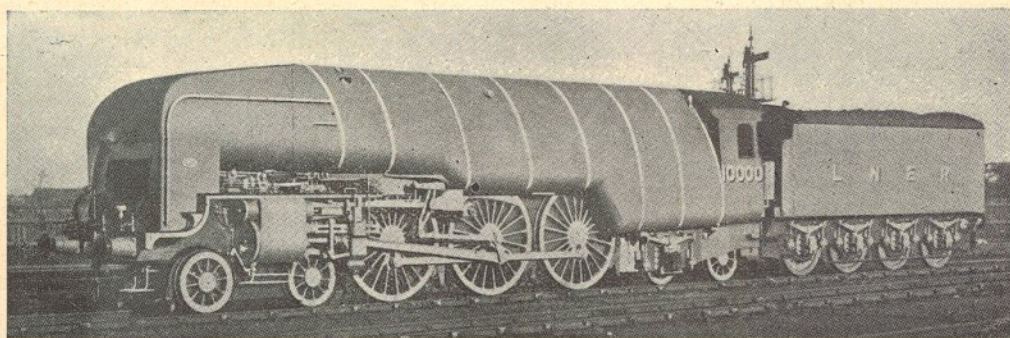
Haverá o pensamento reservado de englobar a fiscalização dos caminhos de ferro e a de viação ordinária em três Direcções?



# LOCOMOTIVAS MODERNAS



A locomotiva n.º 10.000 rebocando o Expresso, Londres-Edimburgo  
Este trajecto é feito sem paragens intermediárias. Note-se o fumo da chaminé subindo verticalmente



Uma das novas locomotivas da "London and Northeastern Railway"

Que paridade há entre o serviço de umas e outras?

Demais a nova organização do Ministério cria, pelo art. 9.º relativo à Direcção Geral de Viação, três Direcções externas: Norte, Centro e Sul, com as sedes no Porto, Coimbra e Lisboa.

Que paridade há entre essa organização da Viação e a dos Caminhos de Ferro, para se reunirem nas mesmas Direcções os dois serviços?

E que falta de unidade no critério que pre-

sida à fiscalização dos caminhos de ferro; dividida por três Direcções, com tôdas as quais tem de entender a C. P.! É a Direcção Geral sobreposta às Direcções externas que assegura essa unidade?

Para que servem então as Direcções, inovação em contrario da prática de mais de meio século?

Não é viável uma refôrma com tais bases. A experiência se encarrepará de mostrar que é dispendiosa, complicada e ineficaz.



# OS NOSSOS

## CAMINHOS DE FERRO

### EM 1935

*Como fizemos para as linhas da Beira Alta e Vale do Vouga damos hoje nota resumida das obras e melhoramentos efectuados nas linhas exploradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que foram importantes apesar das dificuldades presentes. A Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela também nos apresenta importantes trabalhos.*

## COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

### 1.º VIA

Renovação da linha de Vendas Novas na extensão total de 18.185<sup>m</sup>.

Renovação e balastragem da linha entre Nine e Tamel na extensão de 20.000<sup>m</sup>.

Conclusão da balastragem da linha do Sul entre Pinhal Novo e Funcheira.

Modificação das linhas da estação do Barreiro e estabelecimento da 2.ª via entre Barreiro e Lavradio.

### 2.º PONTES

Substituíram as seguintes pontes:

| LINHA                       | PONTE                                    |
|-----------------------------|------------------------------------------|
| Linha de Alcântara a Sintra | Ponte Nova                               |
| » » » » »                   | Ponte de Santana de Baixo <sup>(1)</sup> |
| » » » » »                   | Ponte de Santana de Cima                 |
| » » » » »                   | P. I. da Amadora                         |
| » » Leste . . . . .         | Ponte de Pranto                          |
| » do Minho . . . . .        | Ponte de R. Este                         |
| » » Sul . . . . .           | Ponte de Odelouca                        |

### 3.º TOMAS DE ÁGUA

Construção de um poço e reservatório de betão em Lisboa-P..

Abertura de um furo arteziano em Cacém (por concluir).

Abertura de um furo arteziano em Ovar.

### M. D.

Abastecimento de água da estação de Ermezinde (canalização e reservatório de betão).

### S. S.

Toma de água em Alcácer do Sal.

Construção de reservatórios de betão em Setúbal e Viana.

Construção de um reservatório de betão em Ermidas.

Abastecimento de água na estação de Tunes (por concluir).

## 4.º INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS E SINALIZAÇÃO

### C. P.

Montagem de oito discos eléctricos.

Montagem de duas linhas bifilares entre Lisboa-R. e Lisboa-P..

Montagem de uma linha bifilar entre Lisboa-R. e S. Martinho.

Montagem de pára-raios nas oficinas de Ovar.

Instalação de telefones e luz eléctrica no Sanatório da Covilhã.

### M. D.

Montagem de 12 discos eléctricos.

Montagem de uma linha bifilar entre Campanhã e Mosteirô.

Sinalização eléctrica da estação de Ermezinde.

### S. S.

Montagem de dois discos eléctricos.

Montagem de duas campainhas trembleuses.

Montagem de duas linhas de ferro entre Beja e Funcheira.

## 5.º ESTAÇÕES — Edifícios e dependências

### C. P.

Pôsto Médico no Entroncamento (conclusão).

Cobertura do cais descoberto de Bombarral (conclusão).

Abertura de um poço em Valadares.

Construção de instalações para a 5.ª Secção em S. Martinho.

Modificação das oficinas de Ovar (construção a concluir).

Construção de uma casa em Vila Nova de Gaia.

Novo edifício de passageiros de Azambuja (conclusão).

<sup>(1)</sup> — A concluir em Janeiro de 1936.



Dormitório do pessoal da Tracção em Setil (conclusão).

Adaptação a habitações do dormitório velho da Tracção, no Setil.

Construção de plataformas no apeadeiro de Moscavide.

#### M. D.

Ampliação da estação de Rêde (conclusão).

Ampliação da estação de Ferradoza (conclusão).

Ampliação do apeadeiro de Gondarem (conclusão).

Construção de um dormitório para o pessoal de Via e Obras na Régua.

Construção de um abrigo em cimento armado em Oliveira.

Construção de passagens subterrâneas em Erme-zinde.

Construção de um abrigo no apeadeiro de Travagem.

#### S. S.

Construção das instalações para a 12.ª Secção em Casa Branca.

Plataforma no Barreiro.

Estrada de acesso à estação do Barreiro.

Ampliação do edifício de passageiros e cais de Ermidas.

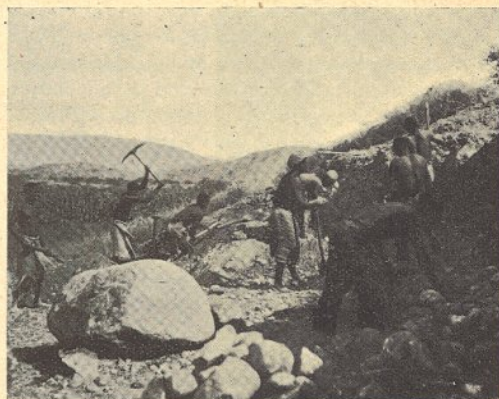
Construção de um armazém de víveres em Barreiro-Terra.

Construção de um plano inclinado no Barreiro.

Placa de inversão de máquinas em Ermidas.

Construção do apeadeiro de Vale do Guiso na linha do Sado.

sobre um pequeno atêrro e atravessava o rio numa ponte de 27 metros (três tramos metálicos de 9



VARIANTE DO LENGUE—Corte da "plataforma" em "meia" encosta

metros) ao quilómetro 45,8, estava sujeita nos anos de maiores chuvas a frequentes arrombamentos que, embora de fácil e rápida reparação, causavam graves embaraços à exploração.

Em 1932, ano de chuvas excepcionalmente violentas, foi a linha quasi totalmente destruída tendo sido derrubado um tramo da ponte e um dos seus encontros e desviado o leito do rio de tal forma que de nada serviria a reconstrução da ponte no mesmo local.

A linha foi rapidamente reconstruída sem porém se refazerem os atêrros, isto é, assentando-se no próprio leito do vale e do rio, pensando-se desde logo em construir uma variante e nova ponte que puzesse a linha ao abrigo de futuras avarias.

Esta variante começou a construir-se em 1934, e foi aberta à exploração em 30 de Abril em 1935.

Começa ao quilómetro 44,792, desviando-se a

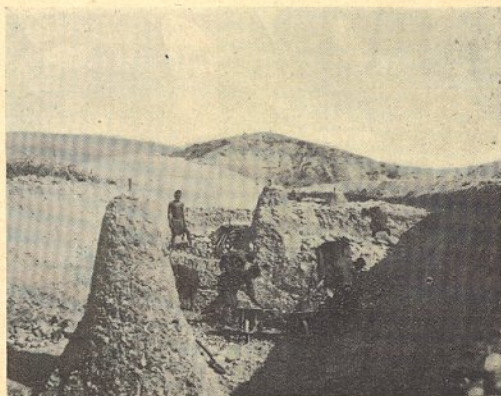
## CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

*Além dos trabalhos correntes de conservação e de outros considerados de «Melhoramentos de Via», acabaram de se construir duas variantes importantes que eliminaram dois pontos fracos da linha; foram estas variantes do «Lengue» e do «Caimbambo».*

### VARIANTE DO LENGUE

Entre os quilómetros 44 e quilómetro 49 segue a linha pelo vale do Lengue, vale sempre mais ou menos profundo mas muito largo, e com a linha de talvegue mal definida. O rio, de regimen torrencial, só na ocasião de fortes e prolongadas chuvas leva água e então em enxurradas que alastram a todo o fundo do vale, modificando, por vezes, profundamente a posição normal do leito do rio.

A linha, que estava assente no fundo do vale



VARIANTE DO LENGUE — Trincheira



linha para o começo da encosta na vertente esquerda do vale, a altura, mais que suficiente para a pôr ao abrigo das enxurradas. O vale é depois atravessado normalmente em local onde o rio tem leito mais definido, deixando depois a linha o vale do Lengue para seguir por dois dos seus vales secundários, voltando novamente a encontrar a linha antiga, no vale do Lengue, ao quilómetro 49,308 (quilómetro 49,098 pela variante).

A ponte sobre o Lengue, ao quilómetro 46, deu-se uma secção de vão muito maior, aumentando-se a sua altura e comprimento. A nova ponte tem um vão livre total de 70,65: 6 tramos metálicos de 7,30 e 3 tramos de 8,95, estes últimos aproveitados da antiga ponte.

Além desta ponte, construíram-se na variante mais as seguintes obras de arte:

Uma ponte de 8 metros de vão livre, tabuleiro metálico, ao quilómetro 47,131, num dos vales secundários do Lengue.



VARIANTE DO LENGUE — Trincheira e cursa de acesso à ponte

Um pontão de 5 metros de vão livre, tramo metálico, ao quilómetro 47,293.

7 tubos de 0,75 de diâmetro para passagem de águas.

O peso total dos tramos metálicos é de 70.000 quilogramas, e o dos tubos de 16.690 quilogramas. O volume total de beton empregado nestas obras foi de 1.075 metros cúbicos.

O volume total das terraplanagens foi de:

Escavação — 22,900 metros cúbicos, dos quais cerca de um terço em conglomerados muito ricos.

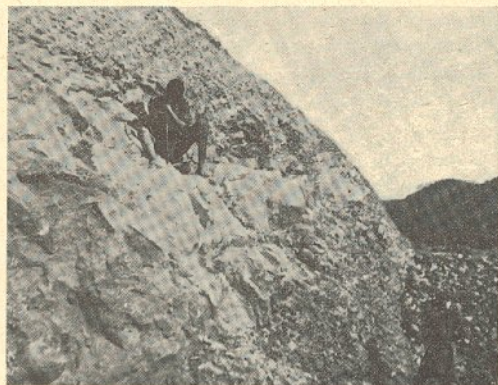
Atérro — 53,700 metros cúbicos.

O comprimento total da variante é de 4.305 metros.

## VARIANTE DO CAIMBAMBO

O trço de linha desde o apeadeiro do Caimbambo até além do rio do mesmo nome (quiló-

metro 162 a 163,5 aproximadamente) foi completamente destruído pelas grandes inundações de

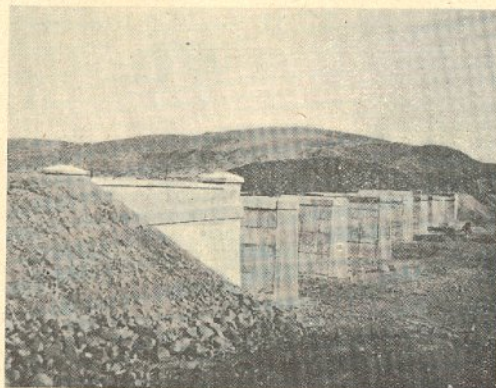


VARIANTE DO LENGUE — Abertura de um furo de meia na trincheira

1926: caiu a ponte sobre o Caimbambo e uma outra sobre um dos seus braços, e foram destruídas as linhas e edificio da estação, grua, casa da bomba, etc..

Construíram-se rapidamente novas pontes provisórias que constantes trabalhos e cuidados de conservação se mantiveram como provisórias por estar em estudo uma grande variante entre o Lobo e Cubal (quilómetro 5 ao quilómetro 197).

Reconhecida a impossibilidade, pelo menos por agora, de construir essa grande variante, forçoso era reconstruir definitivamente as pontes avariadas, pondo-as em condições de nada poderem sofrer com as enormes cheias a que o rio está sujeito, e procurando ao mesmo tempo fugir com a linha, estação e suas dependências da baixa alagadiça em que estava. Para este efeito, foi começada a construir, em 1934, uma variante que foi aberta à exploração em 9 de Outubro de 1935.



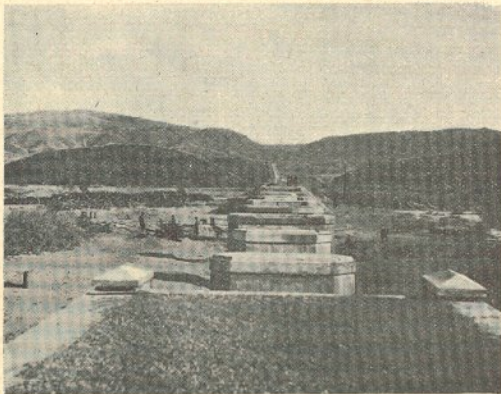
VARIANTE DO LENGUE — Construção da ponte



A variante do Caimbambo tem uma extensão total de 2,492 metros, e compreende as seguintes obras de arte:

Uma ponte com o vão livre de 12 metros, tramo metálico retirado de uma ponte existente no troço de linha substituído.

Uma ponte com o vão livre total de 65 metros,



VARIANTE DO LENGUE — Outra fase da construção da ponte

em três tramos metálicos de 18, 29 e 18 metros. Um dos tramos de 18 metros é retirado da ponte existente na linha substituída, e os outros dois são novos.

Um pontão de 2,60 de vão livre, tramo metálico.



## PASSAGENS DE NÍVEL

O estabelecimento e a conservação dos seus pavimentos competem á Junta Autónoma de Estradas

O «Diário do Góvêrno» publicou o seguinte decreto:

«Artigo 1.º — Compete á Junta Autónoma de Estradas estabelecer e conservar os pavimentos nas passagens de nível de modo a dar continuidade á faixa de transito das estradas nacionais.

Art. 2.º — A Junta Autónoma de Estradas, sempre que seja possível, manterá na passagem de nível o perfil transversal da respectiva estrada, entre arestas exteriores das bermas.

Art. 3.º — Qualquer obra a executar na faixa ocupada pela via férrea será feita de acôrdo com a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, competindo a esta promover que as empresas ferroviárias efectuem as modificações julgadas indispensáveis em cancelas, correntes, sinalização e quaisquer outros acessórios da via férrea, de forma a observar-se o principio estabelecido no artigo anterior.

Art. 4.º — As despesas resultantes da observancia do disposto no artigo 3.º, quando, pelos respectivos contratos, não pertençam á empresa ferroviária, deverão ser pagas pelo Fundo especial dos Caminhos de Ferro; tódas as restantes, incluindo modificação em aquedutos ou valas, ficarão a cargo da Junta Autónoma de Estradas.

Art. 5.º — No caso de, para a exploração da linha férrea, se tornar urgente que uma companhia concessionária proceda ao levantamento do pavimento da estrada sem aviso prévio, deverá a mesma comunicar imediatamente tal facto á Junta Autónoma de Estradas e providenciar para que o trânsito da estrada se possa manter, embora com soluções de caracter provisório».

## APEDREJAMENTO DE CÓMBOIOS

Mais de 200 crimes que estão impunes

Recentemente o combóio 22, do Porto á Figueira, foi apedrejado ao quilometro 298, próximo de Avanca, tendo uma carruagem sido atingida com enormes pedregulhos que estilhaçou alguns vidros, nada sofrendo, felizmente os passageiros.

Ha dias, entre as estações de Quintans e Oliveira do Bairro, na linha do Norte, foi apedrejado o combóio rapido n.º 56 (Porto Lisboa). Um pedregulho enorme estilhaçou um dos grossos vidros do salão-restaurante e só por um feliz acaso não atingiu qualquer passageiro ou empregado.

Uma brigada da Policia procedeu rapidamente a investigações e apurou que os autores da selvática proeza tinham sido Américo Nunes da Silva, de 24 anos, trabalhador rural, e José dos Santos, de 20 anos sem profissão, os quais, vendo-se descobertos fugiram para o Porto, onde o chefe da Brigada, os prendeu.

Na mesma altura foram presos e levados ao Góvêrno Civil pela mesma Brigada quatro indivíduos, autores dos apedrejamentos dos combóios «rápidos» Lisboa-Porto, na zona Alhandra-Carregado.

Não têm conta os atentados cometidos nos caminhos de ferro que ainda estão impunes.

Podemos no entanto registar os mais graves cometidos contra as linhas ferreas: nas linhas da C. P., antiga rêde, 2; no Minho e Douro, 1; no Sul e Sueste, 1. Nas linhas do Vale do Vouga, 3. Nas linhas da Companhia do Norte, 2. Todos os autores foram descobertos e presos pela Brigada dos Caminhos de Ferro da Policia Internacional.

Apedrejamentos: linhas da C. P.: Leste (Campoli-de-Entroncamento) 25; Entroncamento-Elvas e Marvão, 7. Norte (Entroncamento-Porto) 35; Beira Baixa, 8; Oeste (Cacem-Figueira-Alfarelos) 19; Setil-Vendas Novas, 4; Coimbra-Louzã, 5; Minho, 33; Douro, 20; Sul e Sueste, 38. Na sua grande maioria os apedrejamentos foram obra de pastores, menores de entre 7 e 14 anos. Muitos foram presos, mas, por deficiência de pessoal, muitos crimes daquela natureza ficaram impunes.

É necessário continuar a brigada da policia em operações sucessivas para que termine, de uma vez para sempre, essa selvejaria constante que põe em alvoroço e risco da própria vida os passageiros que viajam nas linhas ferreas.

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



# aviiação

## CRUZEIRO AÉREO

### ÀS

# COLÓNIAS

Nosso último número demos notícia que as três patrulhas que estão organizando o cruzeiro aéreo às nossas colónias haviam chegado a Zinder às 15 horas do dia 30 de Dezembro partindo no mesmo dia para Fort Lamy onde chegaram a 31, cobrindo assim uma etapa de 600 quilómetros, que foi percorrida em quatro horas. Houve várias manifestações de regosio acabando por um banquete de confraternização entre os oficiais portugueses e franceses, havendo champanhe e proferindo-se colorosos brindes.

No dia 3 de Janeiro foram recebidas notícias de Bangui que informam terem os aviadores aterrado no mesmo dia em Fort Archambault.

Contaram os aviadores que fizeram no dia 31 de Dezembro e dia 1 de Janeiro, as etapas Zinder-Fort Lamy e Fort Lamy-Fort Archambault. Apenas no dia 2 tiveram um dia de descanso, a fim de os mecânicos poderem fazer mais uma ligeira vistoria aos motores.

À medida que se têm afastado da influência escalante do deserto do Sahará, os aviadores têm sentido uma temperatura mais suportável, sobretudo em voo.

### AS ETAPAS REALIZADAS

Os aviões já percorreram a distância de 8.675 quilómetros

Nas treze etapas já realizadas, os aviões do Cruzeiro Aéreo percorreram a distância de 8:675 quilómetros, assim divididos:

#### Dezembro

|                                             |     |
|---------------------------------------------|-----|
| Dia 14 — Amadora-Casablanca . . . . .       | 790 |
| " 15 — Casablanca-Cabo Juby . . . . .       | 935 |
| " 16 — Cabo Juby-Port-Etienne . . . . .     | 950 |
| " 17 — Port-Etienne-Dakar . . . . .         | 800 |
| " 19 — Dakar-Bolama . . . . .               | 400 |
| " 23 — Bolama-Kayes (só a segunda patrulha) | 600 |
| " 24 — Kayes-Bamako (só a segunda patrulha) | 500 |
| " 27 — Bamako-Uagadugu . . . . .            | 700 |
| " 28 — Uagadugu-Niamey . . . . .            | 600 |
| " 30 — Niamey-Zinder . . . . .              | 700 |
| " 31 — Zinder-Fort Lamy . . . . .           | 600 |

#### Janeiro

|                                            |       |
|--------------------------------------------|-------|
| Dia 1 — Fort Lamy-Fort Archambault . . . . | 500   |
| " 3 — Fort Archambault-Bangui . . . . .    | 600   |
|                                            | 8:675 |

### AS ETAPAS A REALIZAR

Até Lourenço Marques falta percorrer a distância de 6.170 quilómetros

Até Lourenço Marques, termo da viagem de ida do Cruzeiro Aéreo, a esquadilha ainda tem de percorrer o seguinte itinerário, na distância total de 6:170 quilómetros:

|                                       |       |
|---------------------------------------|-------|
| Bangui-Coquilhatville . . . . .       | 650   |
| Coquilhatville-Leopoldville . . . . . | 700   |
| Leopoldville-Luanda . . . . .         | 600   |
| Luanda-Benguela . . . . .             | 460   |
| Benguela-Nova Lisboa . . . . .        | 400   |
| Nova Lisboa-Vila Luso . . . . .       | 460   |
| Vila Luso-Elisabethville . . . . .    | 900   |
| Elisabethville-Tete . . . . .         | 820   |
| Tete-Beira . . . . .                  | 430   |
| Beira-Inhambane . . . . .             | 350   |
| Inhambane-Lourenço Marques . . . . .  | 400   |
|                                       | 6:170 |

A esquadilha que atingiu também Bangui no dia 3 chegando sem novidade.

No dia 5 chegaram a Coquilhatville ao começo da tarde, conquistando assim terreno belga, havendo grandiosas manifestações pelos compatriotas portugueses que ali se encontravam. No dia 7 aterraram em Leopoldville.

Segundo contam os aviadores, a viagem desde Coquilhatville foi algo perigosa. Durante quasi todo o percurso, a visibilidade tornou-se bastante difficil, em consequência de ter caído denso nevoeiro. A-pesar disso, os pilotos conseguiram manter o voo em formação de esquadilha. Os aparelhos, de quando em quando, eram açoitados por violentos golpes de vento, pelo que os aeronautas procuravam regiões mais altas, onde havia menor agitação. Perseguiu-os, porém, a chuva. Bategas durissimas envolveram os oito aviões, tornando a viagem cada vez mais tormentosa.

A certa altura, os aviadores avistaram Brazzaville e ali desceram, sem novidade. Se bem que não fôssesem esperados, foi-lhes prestada, imediatamente, toda a assistência de que careceram, pelas autoridades da Africa francesa. O governador geral daquela colónia recebeu-os, oficialmente, felicitou-os pela forma como o voo tem decorrido e evocou a amizade que, em Africa e na Europa, ligam Portugal e a França.

Pouco depois, os aeronautas portugueses voltavam a levantar voo, em direcção a Leopoldville, surgindo-lhe, na frente, ao chegarem ao rio Congo que de Matadi até à foz toma o nome de Zaire, um espesso nevoeiro, seguido de chuva. A travessia foi, no entanto,



curta e a esquadilha chegou aqui sem novidade. Como é natural, os pilotos dão mostras de fadiga.

As autoridades belgas receberam, no palácio do governo, os oficiais portugueses, para os quais tiveram palavras de grande apreço pondo em relêvo a boa vizinhança de Portugal e da Belgica, no Continente Africano.

Os mecânicos passaram, ao fim da tarde dêsse dia, uma rigorosa vistoria aos motores.

No dia 9 chegaram a Luanda percorrendo uma distância de 10.625 quilómetros.

Não é de calcular o entusiasmo com que os nossos aviadores foram ali recebidos. Calculam-se em dezenas de milhares de pessoas que se transportaram em



ESTAÇÃO DE BENGUELA

automoveis e camionetes para se aglomerarem á roda do campo.

A's 12 e 45, precisamente, dois aviões rolaram no campo e aterraram. Eram os n.ºs 208 e 207, respectivamente, «Peneireiro» e «Milhafre». Os seus tripulantes saltaram das carlingas e fôram logo rodeados pelas autoridades e outras entidades oficiais, que os aguardavam, enquanto a multidão dava palmas e erguia os mais entusiasticos «vivas».

Entretanto, os dois aviões, já com as hélices paradas, foram transportados para um dos extremos do campo, a fim de não prejudicarem a aterragem dos restantes.

A's 13 horas aterraram também, sem novidade alguma e entre aclamações, os aviões n.ºs 206, 210 e 202, respectivamente, «Chaimite», «Aguia» e «Albatroz». O sr. tenente Humberto da Cruz, que pilotava êste ultimo avião, foi saudado estrepitosamente pelo povo

de Luanda, que já o conhecia da sua primeira viagem ás colónias.

Passou-se depois muito tempo sem que chegassem os restantes aviões da esquadilha. A ansiedade já era grande quando, às 13 e 50, aterrou um outro aparelho, o n.º 203, «Ibis», cujo piloto, sr. capitão Pimenta, comunicou ao sr. coronel Cifka Duarte que o avião do sr. major Pinho da Cunha tinha descido no campo de Matadi e fôra logo socorrido pelo sr. capitão Viegas, tendo feito ambos uma aterragem normal.

A noticia tornou-se logo conhecida do público e causou enorme consternação. As entidades oficiais informaram o comando da esquadilha de que tinha sido preparada uma recepção festiva, mas imediatamente se assentou em que não haveria a mais pequena cerimónia enquanto não se recebessem noticias dos aviadores que faltavam.

Felizmente, as noticias foram trazidas pelos próprios aviões retardatários, os n.ºs 209 e 201, respectivamente, «Mongua» e «Falcão», que aterraram sem novidade ás 15 horas. O público, que ainda se encontrava no aerodromo, fez-lhes uma extraordinária manifestação de carinho e simpatia, para demonstrar a sua satisfação.

O Sr. major Pinho da Cunha informou o sr. coronel Cifka Duarte de que o seu avião fôra forçado a aterrar no campo de Kenya, perto de Matadi, para se fazer uma observação urgente no motor. Imediatamente desceu também, em seu auxílio, o avião do sr. capitão Viegas, cujo mecânico fez o exame que se tornava indispensável ao motor. Feito isto, os dois aviões dirigiram-se, então, para Luanda, onde chegaram sem mais nenhum transtorno.

Os aviadores vieram, em seguida, para a cidade, no meio de manifestações delirantes da população, que os vitoriava sem descanso.

Às 7 horas e 30 minutos do dia 14, os pilotos ocuparam os seus logares nos aviões e passados mais 10 minutos ao sinal do seu comandante Coronel Cifka Duarte ergueram o vôo dois aparelhos seguindo com pequenos intervalos os restantes. O tempo estava esplendido o trajecto até Benguela fez-se sem grande dificuldade.

## Pôrto-VAMAR

Vinhos AUTÊNTICOS do Pôrto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE ÚNICO PARA TODO O MUNDO:

**A. D. MARQUES**

Estrada de Bemfica, 749—LISBOA—Norte

Enderêço telegráfico: VAMAR—Lisboa

Telefone: Bemfica 336



# I CONGRESSO NACIONAL DE TURISMO

Reunidos em Lisboa, os seus membros aprovaram 31 votos que vão ser comunicados

à Assembléa Nacional como sugestão de um indispensável Fomento Turístico

O I Congresso Nacional de Turismo, efectuado em Lisboa, de 13 a 16 do corrente, constituiu uma assembleia animada por grande numero de ideias e principios tendentes a estabelecer uma organização perfeita do fomento turistico português, o qual, como se sabe, está ainda longe de poder contribuir eficazmente para o ressurgimento economico que é licito esperar da sensata exploração das nossas condições de clima, de hidroterapia e de paisagem.

Quer isso dizer que haja sido profiqua toda a expressão de tais pensamentos e enunciados? Quem o sabe? Veremos como poderão eles frutificar, de futuro, através da aceitação official e da assimilação particular.

Teve falhas o decorrer dos trabalhos? Algumas. E se se houvesse verificado o contrário é que existiria motivo para nos admirarmos. Uma das falhas, bem estranhavel, foi o *lapsus memória* acêrca do nome de Mendonça e Costa, o saudosíssimo fundador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, o qual nenhum congressista evocou para ser preiteado pela assembleia. Olvido imperdoavel, êle prova bem quanto o escalracho da ingratidão pode medrar, de vez em quando, em ânimo de portugueses.

Pois, se alguém pode ser indesligável dos distantes trabalhos iniciais do turismo em Portugal, êsse é, sem contestação, Leonildo de Mendonça e Costa a cuja operosa tenacidade e lúcido patriotismo se deveu a fundação da Sociedade Propaganda de Portugal, de que foi secretário perpetuo e ardentíssimo animador.

O illustre português consagrou-se de alma e coração a essa obra que marcou, por entre o indiferentismo sáfaro do meio, a afirmação de uma vontade bem esclarecida e de uma orientação inteligentemente prática.

Homem de acentuado bom gosto e de critério moraj e intelectual equilibradíssimo, Mendonça e Costa, que fôra um dos portugueses mais viajados, soube aplicar á organização e á finalidade da «Propaganda de Portugal» o fruto da sua observação colhida em numerosas viagens ao longo das quais fôra comparando o que se fazia, em matéria de progresso turístico, no estrangeiro e o que era possível e úrgico fazer-se no nosso país.

A sua persistencia na adopção de medidas destinadas a normalisar o desregrado hotelismo de então, as suas campanhas entusiasticas em prol do renome pito-

resco deste formoso rincão continental, a porfiada conquista de facilidades para o desenvolvimento do turismo nacional e da atracção do estrangeiro, a reclamação de estradas capazes de darem vias suportaveis aos transportes acelerados, usados tanto pelos viajantes de utilidade como pelos de prazer; a criação de relações internacionais que proporcionaram a intervenção portuguesa nos Congressos hispano-francês de San Sebastian e luso-hispano-francês de Lisboa (1911) — tudo foram obras abnegadas de devoção patria que os compatriotas ficaram devendo a Leonildo de Mendonça e Costa, cuja modestia, aliás, não aceitava outra compensação que não fosse o jubilo proprio pela sinceridade absoluta com que a sua consciencia commun-gava na religião suprema do dever.

E que não foi improfiquo êsse paladinismo afincado através de muitos anos da sua vida — da sua luminosa vida de propugnador do Bem — prova-o o facto de um dos ministros da Republica nascente lhe haver correspondido com a criação da Repartição de Turismo (Dr. Brito Camacho — 1911) e do Conselho de Turismo, que em 1929 foi remodelado em Conselho Nacional de Turismo.

Não era, pois, de esperar que a memória de tão prestimoso português fôsse esquecida pelos primeiros



INFANTE D. AFONSO

1.º Presidente da A. G. do A. C. P.



congressistas do Turismo Nacional que só honrariam, honrando-a como um dos mais nobres alvos da gratidão dos portugueses. Mas, o antipático olvido explica-se com uma expressão parafraseada que pode escrever-se, talvez, assim: Para a amnesia dos ingratos, cada vez mais *les morts von vite...*

\* \* \*

A sessão inaugural realizou-se na passada segunda-feira, 13, na sala «Portugal» da Sociedade de Geografia, sob a presidência do sr. Dr. Antunes Guimarães, que declarou saber estar suspenso um plano de remodelação de serviços oficiais de turismo, pela expectativa de lhe poderem ser apenas as conclusões a que chegasse o trabalho geral do congresso.

Verificou-se estarem inscritos 172 congressistas e terem sido enviadas ao relator geral, sr. dr. Gonçalves Pereira, e ao secretário-geral, sr. Luís Lúpi, 86 teses que foram distribuídas pelas 5 secções em que esteve dividido o funcionamento da assembleia.

Foi, depois, lida uma entusiástica saudação recebida do sr. Johan Vætelink, nosso consul em Amsterdão e dedicado amigo de Portugal.

Na reunião da noite, tratou-se de constituir as secções com os congressistas que, pela sua competência especial, nelas devessem trabalhar. Essa composição foi a seguinte:

1.ª secção, relator geral, sr. dr. Gonçalves Pereira; presidentes honorário e efectivo, respectivamente, os srs. brigadeiro Silveira e Castro e dr. Caetano Beirão da Veiga; vice-presidente, sr. dr. José Penha Garcia; secretário, sr. Luiz Teixeira. 2.ª secção, relator geral, sr. Joaquim Roque da Fonseca; presidentes, srs. Conde de Penha Garcia e Fausto de Figueiredo; vice-presidentes, srs. eng. Ernesto Júlio Navarro e dr. Augusto Rebelo Arruda; secretário, sr. Gil de Castro. 3.ª

secção, relator geral, sr. eng. Raúl da Costa Couvreur; presidentes, srs. general Teófilo da Trindade e eng. Carlos Santos; vice-presidentes, engenheiros Sá Nogueira e Branco Cabral; secretário, presidente do S. N. dos Empregados de Hoteis. 4.ª secção, relator geral, eng. Carlos Manito Torres, presidente, sr. João Pereira da Rosa; vice-presidentes, srs. eng.º Francisco de Lima e dr. Samuel Maia; secretário, sr. Guilherme Cardim. 5.ª secção, relator geral, sr. dr. Mário Madeira; presidente, sr. dr. Joaquim Manso; vice-presidentes, srs. Ricardo Spratley e conde de Aurora; secretário, sr. dr. Augusto Frazão Etur.

As secções reuniram-se seguidamente, em conjunto, sob a presidência do Dr. Beirão da Veiga, para estabelecer pontos de vista de interdependência das respectivas missões. Estranhando-se que a Junta Autónoma das Estradas não houvesse enviado ao Congresso uma tese, o sr. general Teófilo da Trindade, presidente daquele organismo, declarou que tal facto se devia a esta sua opinião inabalável: Sem estradas, não pode haver turismo, motivo por que a Junta prefere construí-las e repará-las a escrever quaisquer arrazoados teóricos sobre o assunto. Esta preferência prática está, de resto, tanto no espírito dos membros da Junta como no espírito de todos os portugueses que se interessam pelo verdadeiro turismo.

Tal declaração impressionou vivamente os ouvintes, pela desassombrada franqueza e pela concisão de que se revestiu, e absolutamente veio recordar o parecer que nos primeiros anos do presente século orientou o pensamento do nosso inolvidável fundador e director, Mendonça e Costa: *Sem hoteis e sem estradas, não pode existir turismo digno deste nome.*

Perpassou, pois, nas palavras do declarante um pouco do espírito da homenagem que o Congresso não soube prestar ao benemérito fundador da Propaganda de Portugal. Registemo-lo!

No dia seguinte, 14, os excursionistas visitaram Sintra, os Estoris e Cascais. À noite, reuniram-se, em separado, as 2.ª, 3.ª, 4.ª e 5.ª secções. Ontem, realizou-se a 3.ª sessão que, presidida pelo sr. dr. Beirão da Veiga, foi ocupada pela análise, do relatório geral do sr. Dr. Gonçalves Pereira e cujas conclusões a 1.ª secção discutiu e votou.

Na sessão de hoje — a final — que teve a presidência do sr. engenheiro Carlos Santos, tomaram a palavra diversos congressistas na ventilação dos múltiplos assuntos que se relacionavam com as teses. O secretário geral leu os votos finais do Congresso, redigidos pelo relator geral e os quais, a seguir reproduzimos.

1.º — O Congresso, reconhecendo os serviços prestados pelas actuais organizações turísticas oficiais, entende que se torna urgente remodelar os respectivos serviços, criando um organismo único de carácter administrativo e técnico com os poderes e dotações orçamentais necessárias para se poder realizar obra eficiente. Entende ainda o Congresso que dada a independência que o turismo mantém com todos os serviços públicos, seria da maior inconveniência que o novo organismo ficasse adstrito à Presidência do Conselho.

2.º — É conveniente que as entidades e actividades ligadas à indústria do turismo se organizem corporativamente.



MENDONÇA E COSTA

Fundador da Sociedade Propaganda de Portugal



3.º—O Congresso solicita a atenção do Governo para as sugestões contidas nas teses apresentadas sobre parte técnica e administrativa da organização do turismo, sem prejuízo das conclusões expressamente aprovadas.

4.º—O Congresso reconhecendo os altos e valiosos serviços dos organismos particulares em matéria de turismo, entende que tais organismos merecem a protecção do Estado e lembra a conveniência de se criarem outros com idêntico caracter.

5.º—É necessário a elaboração de um código de turismo.

6.º—É indispensável que se estabeleça um plano nacional de turismo cuja execução deverá ser limitada a um determinado número de anos e em que se definam as directrizes da intervenção oficial, devendo esse plano ser revisto periodicamente.

7.º—No referido plano deve ser considerada a instrução técnica dos profissionais da indústria hoteleira, bem como dos guias e interpretes.

8.º—O Congresso lembra a necessidade de ser ampliada a rede de postos meteorológicos no sentido de abranger as zonas das estações climáticas, completar os postos já criados nos diferentes serviços, promover a criação de outros postos nas sedes das comissões de iniciativa, auxiliar os particulares que pretendam criar novos postos e aproveitar todos os dados meteorológicos existentes de modo a proceder-se a um estudo geográfico do território português, analisando-se cuidadosamente as regiões climáticas de Portugal, realizando-se um trabalho de climatologia comparada entre as nossas estações climáticas e as congêneres estrangeiras, devendo ser enviados os respectivos estudos aos Institutos de Hidrologia de Portugal e outros serviços interessados.

9.º—E' da maior conveniência que continuem os estudos tendentes a definir rigorosamente a igualdade ou a superioridade das nossas águas minero-medicinais em relação às das outras estâncias termias estrangeiras.

10.º—Devem ser reorganizados os serviços estatísticos do turismo, fixando-se o cadastro geral dos turistas e concedendo-se certas isenções e regalias áquelles que demonstrem maior frequência no nosso País.

11.º—E' conveniente criarem-se cursos móveis de língua portuguesa e de assuntos portugueses nas nossas estações de inverno, frequentadas predominantemente por estrangeiros.

12.º—E' da maior importância para o desenvolvimento do turismo a realização, no País, de Congressos científicos, conferencias, cursos de férias, comissões de estudo, excursões escolares para as classes intellectuais; feiras de amostras, exposições industriais e regionais, cursos de expansão comercial para as classes económicas; exposições de arte, concursos, festas regionais e da cidade, para os escritores e artistas, competições desportivas para os cultores de educação física.

13.º—O Congresso entende que deve ser estudada a realização de acordos e convenções turísticas entre Portugal e os outros países.

14.º—E' conveniente serem concedidas bolsas de estudo para realização de estágios no estrangeiro nas entidades que tenham ligação com o turismo.

15.º—O Congresso entende que deve ser mantida a existência de comissões de iniciativa, como organismos independentes das Camaras, mas remodeladas de forma a poderem desempenhar cabalmente os seus fins, ampliando-se a sua organização aos arquipélagos da Madeira e das Açores.

16.º—Não devem ser cercadas as fontes de receita das comissões de iniciativa nem restringida a sua acção administrativa, que tem de variar conforme as necessidades e condições locais.

17.º—Seria conveniente legislar-se no sentido de as receitas do turismo não poderem ser applicadas para fins diversos do de turismo, designadamente para empreendimento, que devem constituir encargos das Camaras e Juntas de Freguesia, salvo quando se trata de melhoramentos de reconhecida necessidade para o turismo e aquelles entidades não disponham de receitas ou verbas orçamentadas suficientes para levá-las a efeito o que deverá ser expressamente reconhecido pelo Governo.

18.º—Merecem detido estudo as actuais taxas de turismo de forma a simplificar a sua cobrança e tornar mais justa a sua incidência e distribuição.

19.º—O Congresso reconhece a necessidade de dotar o futuro organismo dirigente do turismo com os fundos necessários a uma acção eficaz. Considera indispensável que esses fundos sejam arrecadados de forma a não afectar exageradamente as receitas gerais do Estado e os encargos do publico, por meio duma criteriosa repartição da sua incidência. O Congresso sugere finalmente que se estudem as seguintes fontes de receita: a) —verba orçamental para o turismo, considerando os respectivos empreendimentos como fazendo parte das realizações previstas na alínea f) do numero 2 da lei n.º 1914, de 24 Maio de 1955 (plano de reconstituição nacional), b) —consignação no orçamento geral do Estado, para o novo organismo a criar, das actuais receitas disponíveis provenientes da indústria do turismo e do jogo, c) —criação de uma sobretaxa nos bilhetes de transportes colectivos (terrestres, fluviais, marítimos e aéreos), podendo eventualmente essa sobretaxa vir a garantir o seguro de passageiros.

20.º—O Congresso entende que deve ser organizado, em todas as suas formas, o crédito de turismo.

21.º—Devem ser simplificadas as formalidades aduaneiras, atendendo-se ao seguinte: 1.º—O procedimento fiscal a adotar pelos funcionários aduaneiros na revisão das bagagens dos turistas entrados no País, por qualquer via, deve nortear-se pelos princípios do bom senso,

da delicadeza e do escrupulo, presidindo sempre a ête uma grande tolerância. 2.º—Para a satisfação dos objectivos previstos na conclusão anterior convém pôr novamente em execução a determinação 2.ª da circular de 18 de Janeiro de 1899, da extinta Administração Geral das Alfândegas. 3.º—Devem os passageiros, e em especial os turistas, ser exceptuados, dentro de certos limites, do cumprimento de determinadas disposições e restrições da legislação geral promulgada para a importação de mercadorias. 4.º—As penas a aplicar aos passageiros que cometam quaisquer delitos fiscaes devem ser, por virtude da sua situação especial, inferiores ás que se aplicam aos outros infractores das leis fiscaes. 5.º—De harmonia com o critério estabelecido na conclusão anterior, reconhece-se a conveniência de se voltar ao regime penior, quanto a passageiros estatuido na parte final do § 2.º do artigo 8.º do decreto n.º 2, de 27 de Setembro de 1891, 6.º—As estações aduaneiras por onde transitarem os passageiros devem dispor de instalações condições e apropriadas ás funções que têm a desempenhar.

22.º—E' conveniente que sejam delimitadas zonas de turismo, adoptando-se a divisão regional que as instâncias superiores tenham como mais conveniente, tendo em atenção as razões apresentadas e soluções propostas nas teses que ao assunto se referem, de harmonia com as restantes soluções do Congresso. Nessa divisão regional deverão ser consideradas duas zonas distintas uma compreendendo o arquipélago da Madeira e outra o dos Açores.

23.º—Deve ser estabelecida a classificação e delimitação das estações turísticas dentro de cada zona.

24.º—Deve ser estudada e prevista a classificação dos estabelecimentos de hotelaria que interessam ao turismo.

25.º—Deve-se estabelecer uma larga protecção ao hotel, fixando-se as insenções fiscaes mais convenientes para a sua construção, remodelação e instalação. E' conveniente ser alterado o decreto n.º 14643, no sentido de se dispensar nas zonas de jogo a construção de hotéis tipo «palace», quando os houver, substituindo essa exigência por outra obra que interesse ao turismo local. O Congresso entende igualmente que se torna necessária a participação do Estado, pelo Fundo do Desemprego, nas novas construções e grandes ampliações dos hotéis e outros estabelecimentos de interesse turístico.

26.º—Devem-se desenvolver os meios de propaganda nas Casas de Portugal e nos Consulados portugueses no estrangeiro.

27.º—E' aconselhável a publicação periódica de folhetos de propaganda illustrados e com os preços dos hotéis e transportes através do País.

28.º—E' conveniente construir campos desportivos e estádios, não só pelo seu interesse altamente nacional mas ainda para a atracção dos estrangeiros.

29.º—Deve regular-se e actualizar-se o sistema de policiamento das praias, modificando-se o seu regime legal de forma a não prejudicar o turismo.

30.º—O congresso permite-se recomendar ao Governo a conveniência de apressar, pela Junta Autónoma de Estradas, a construção das arterias mais importantes de saída de Lisboa, e igualmente recomenda a urbanização das zonas de turismo.

31.º—O Congresso aconselha a criação de uma carta de identidade turística e a supressão ou simplificação de passaportes, devendo esses benefícios tornarem-se extensivos aos estrangeiros com residência permanente no nosso País.

Por proposta da presidência, decidiu-se que os resultados do trabalho produzido pelas 4 secções constituíssem materia para juntar ao relatório da 1.ª cujo autor, o sr. Dr. Gonçalves Pereira, foi incumbido de os compilar. Também ao mesmo congressista foi cometido o encargo de redigir a mensagem que deve capear o documento composto dos 31 votos pupracitados e que serão submetidos, o mais breve possível, o aproveitamento pela Assembleia Nacional.



## VIAGENS E TRANSPORTES

Os Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, no intuito de facilitar ao publico o ensino de visitar as suas linhas que são consideradas as mais belas do País, acabam de estabelecer durante todo o ano a venda de bilhetes de Ida e Volta «Fin de Semana», com a redução de 50 % sobre os preços da Tarifa Geral.

Estes bilhetes serão vendidos: Para a Ida—Ao sábado ou domingo, vespéras de feriado nacional ou dias de feriado nacional.

Para o Regresso—Ao Domingo ou Segunda-feira, dias de feriado nacional ou immediatos.





MAXIME VAULTIER

## AS BIOGRAFIAS DE HONRA

### MAXIME VAULTIER, EXEMPLO DE TRIUNFO PELO TRA- BALHO, DA DIGNIFICAÇÃO DA VIDA PELA TENACIDADE LABO- RIOS, DA PROSPERIDADE FELIZ PELA INTELIGÊNCIA CREADORA

O progresso económico de um país jamais poderá ser obra exclusiva do Estado, que não deve constituir a isolada atença de todos os empreendimentos do trabalho particular, os quais só podem esperar dele uma legislação equilibrada em que as iniciativas do labor encontrem ambiente propício à sua expansão e os estímulos capazes de as fazer subir ao auge triunfal. Ao contrário, o Estado é que tem de contar com todas as organizações laboriosas da indústria e do comércio para poder atingir o seu pleno florescimento, para se reputar como categorizada potência económica, digna de concorrer com probabilidades de distinção no certame, cada vez mais intenso, dos interesses da economia mundial.

O já envelhecido conceito do Estado-Pae não possui, pois, hoje, ponta defensável nem logra, mesmo, remediar-se com qualquer plataforma de admissível adaptação.

O Estado carece de ser apoiado por trabalhadores que ao progresso industrial e ao fomento comercial das nações ofereçam todas as facilidades de êxito. Mas, onde encontrar o modelo desses trabalhadores admiráveis? Ingrata pesquisa. Infrutífera, porém? Não.

Agora, mesmo, se nos oferece ensejo de prestar justiça a uma personalidade ilustre entre esses padrões.

Queremos referir-nos ao Sr. Maxime Vaultier, gerente da importantíssima firma H. Vaultier & C.<sup>a</sup>, com sede na Rua Vasco da Gama, 24 a 34 e filiais e fábricas na Rua da Alfândega, 164 a 168, na Rua da Junqueira (Quinta do Almargem); na Rua Vasco da Gama, 1; e, ainda, na doca de Alcântara.

O conceituado comerciante e industrial reúne em si todas as qualidades de um verdadeiro empreendedor, de um desses homens que nascem para ser creadores de energia, para exemplificarem o poder humano no domínio dos obstáculos da Vida. É mister, na verdade, conhecer o que têm sido a sua prodigiosa esfera de acção, a inteligência das suas iniciativas, o

infalível resultado dos seus projectos para se formar uma ideia precisa da bem merecida grandeza dos seus triunfos.

Cerebrações e tenacidades como a do Snr. Maxime Vaultier produzem sempre uma obra, uma realidade formidável — a da suprema frutificação do trabalho. E os promotores de tais frutificações merecem ser aclamados com o qualificativo de empreendedores da riqueza social, beneméritos do Estado, que para eles escusa de ser o Estado-Protecção, o Estado-Pae, o Estado-Providência, visto que, antes pelo contrário, são eles quem ao Estado dispensa a protecção do seu contributo de labor máximo, a providência do seu préstimo na propulsão de novas indústrias, de novos incitamentos de fomento, de sempre novas condições de prosperidade mercantil e, portanto, de engrandecimento nacional.

\* \* \*

Poucas rêdes de actividade comercial e industrial se poderão assemelhar à que o Sr. Maxime Vaultier lança e dirige, com uma orientação que é um verdadeiro *vade-mecum* de trabalho vitorioso, de envolta com o código de probidade transaccional.

De uma produtividade incessante, alto predicado que só tem comparação possível com os da viveza do seu senso prático, do equilíbrio do seu critério administrativo e da cultura do seu espírito, o Snr. Maxime Vaultier honra bem a memória do fundador do estabelecimento que dirige, o Sr. Henry Vaultier, seu pae, cujo esforço inicial se encontra desenvolvido com uma amplitude que é a desvanecedora glória do sucessor.

Com efeito, da pequena oficina estabelecida ha muitos anos pelo malogrado e honorabilíssimo industrial, fez o nosso homenageado uma empresa vasta que abrange secções comerciais de acessórios de automoveis, artefactos de ferro, material de incêndios, de-



pósito de óleos, entre os quais o da celebre marca «Eagleoil», de colossal consumo; acessórios para moagem; e fábricas de correias e de puaos. A toda esta série de forças em movimento imprime êle os impulsos necessários de molde a torná-las um dinamismo fecundo, capaz de se impôr como paradigma de civilização económica.

Isto, quanto às determinações da sua inteligência e da sua vontade. Relativamente aos dotes do seu coração, só devemos fazer o seu elogio incondicional — o louvor de um homem que nunca atropelou direitos para fazer vingar os seus imponente desígnios de trabalhador, os embates da sua resistência de lutador leal, a sua campanha de concorrência de negócios e de aperfeiçoamento de indústrias. Também lealmente se devota êle ao reconhecimento de quanto o auxiliam os seus operários e empregados, cujos interesses nunca será capaz de sacrificar ao recheio da sua bolsa, de onde sae sempre a compensação condigna para aqueles que servem a firma H. Vaultier, & C.<sup>a</sup>.

Só assim, de resto, com semelhante dignidade moral e a poder de feitos de inteligência e competência, aliados a uma técnica perfeita, é que o Snr. Maxime Vaultier poderia ter grangeado uma clientela inumerável através de todo o território da nação, desde o continente às ilhas adjacentes e às colónias e na qual se contam não só os principais nomes do comércio e da indústria nacional mas também os de vários estabelecimentos do Estado. O prestígio que disto lhe advém e a inalterável divisa de fabricar e fornecer produtos de qualidades insuplantáveis fizeram da casa H. Vaultier & C.<sup>a</sup> uma obra gigantesca, um monumento de trabalho que é o irrefragável orgulho da presente época, dos nossos dias de maxima dinâmica fabril e de suprema competição comercial.

O sr. Maxime Vaultier além de importante industrial é conselheiro da Câmara do Comércio Exterior de França, e administrador da importante firma desta praça «Scipat».

## Os novos meios de tráfego

NA

## ALEMANHA

**F**AZ um século que, foi inaugurado na Alemanha, no curto trecho de Nurembergue a Fürth, o tráfego da primeira linha ferrea, cujas duas locomotivas eram de procedência inglesa. Entre muitos outros também houve naquela época um parecer médico que se pronunciava contra a construção da estrada de ferro, porque a seu vêr, a sua velocidade provocaria gravíssimos danos nas pessoas que se servissem de tal meio de locomoção. E, quando três anos mais tarde, foi inaugurada a linha férrea entre Berlim e Potsdam, foi pouco depois publicada nos jornais de Berlim uma reclamação contra um inválido que tinha uma perna de pau e corria, acompanhando o comboio, a pedir esmolas, o que importunava os passageiros que viajavam então em vagões descobertos. Desta história tira-se pelo menos o ensinamento de que, a prescindir de tempos de chuva, dada a velocidade de tráfego de então e a curta extensão da linha ferroviária, o vagão descoberto bastava perfeitamente.

Cêrca de vinte anos mais tarde, ou seja em meados do século próximo passado, quando a Alemanha já tinha uma rede ferroviária que ligava as suas capitais e cidades principais, utilizavam-se locomotivas, cujos formatos nos demonstram que naquêles tempos se era evidentemente generoso na escolha das dimensões do gabarito livre para os meios de locomoção ferroviária. Assim, a chaminé destas locomotivas chegava até quasi à aresta superior do gabarito de passagem livre das pontes e se tinha ainda espaço suficiente para montar a caldeira da locomotiva e do mesmo modo a superestrutura ou caixa do vagão de passageiros a uma altura suficiente acima das rodas.

A locomotiva, que ainda hoje em dia é utilizada principalmente para os comboios expressos da Companhia de Caminhos de Ferro Alemães forma um contraste absoluto com as locomotivas antigas. No tipo de locomotivas da época actual, a chaminé mal sobressaê um pouco acima da câmara de fumo da caldeira. O que mais chama a atenção, porém, são as chapas de deslizamento laterais da caldeira deanteira e o plano inclinado ou cortavento diante da locomotiva, na sua parte inferior. Tais chapas aerodinâmicas ou de resvalamento para o vento, sobretudo, porém, revestimentos completos da locomotiva o mais possível em forma aerodinâmica, são de alta importância em velocidades que excedem 100 quilómetros por hora. É em virtude das velocidades de marcha que hoje em dia se exigem que revestimentos, que cheguem até abaixo, rés-vés à aresta superior dos trilhos, são de necessidade imprescindível. Prova disto temo-la na locomotiva a vapor do tipo mais recente da Com-

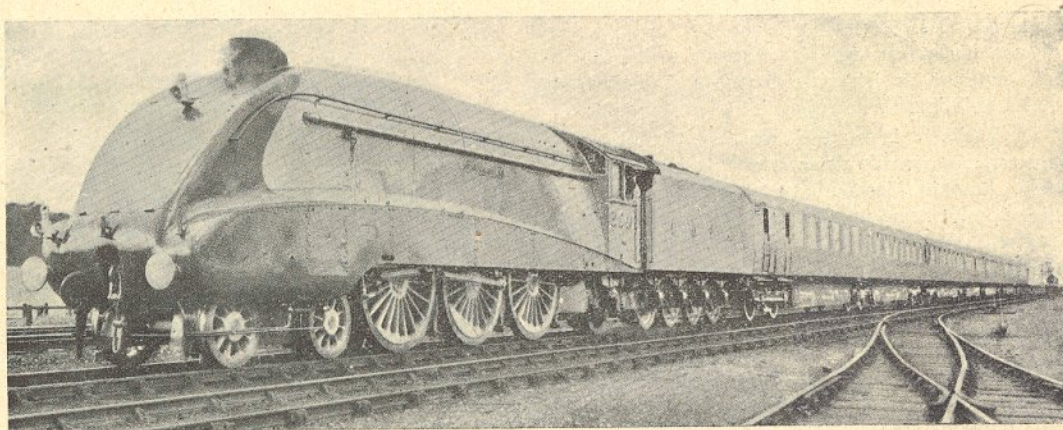


panhia de Caminhos de Ferro Alemães da "Reichsbahn", na qual o mecanismo da máquina sómente é acessível por portinholas, que, é compreensível, são fáceis de abrir. Esta máquina corre com uma velocidade de tráfego regular de 150 quilómetros por hora, mas nas viagens de prova atingiu uma velocidade máxima de 195,6 quilómetro por hora. A sua máquina tricilíndrica tem uma potência de 3.000 cavalos, sendo a pressão atmosférica da caldeira a vapor sobreaquecida a 400°, de 20 atmosféricas; o comboio que esta locomotiva desloca compõe-se de cinco vagões de aço do peso total de 250 toneladas e do tipo de construção usual até então.

Entretanto, na Alemanha, também já se poz à prova as possibilidades de impulso de comboios expressos. A mais conhecida das automotoras é a que, haverá dois anos, se acha em serviço, é, o expresso denominado "Voador Hamburguês", uma automotora construída segundo os desenhos de construção de Krukenberg, com motor Diesel-eléctrico, a qual tem uma velocidade máxima de 150 quilómetros por hora. Já em vários artigos foi descrita em todos os seus detalhes. A novidade que há, quanto a automotoras e que agora elas circulam também já regularmente entre Berlim e Colónia, bem como entre Hamburgo e Colónia, ao passo que, na linha de Berlim a Hamburgo, correm agora comboios movidos por locomotivas a vapor de construção aerodinâmica, que podem transportar consideravelmente maior número de passageiros. Além das mencionadas automotoras rapidíssimas, há ainda uma série de outros comboios comuns, isto é, de automotoras de velocidade menos acelerada que a dos expressos e nos quais as considerações com a resistência à pressão do ar ainda não representam papel tão importante, e assim é que continuam apresentando o mesmo aspecto que dantes.

Presentemente estão-se electrificando, em grande escala, as linhas férreas alemãs. De há muito existiam para tal as possibilidades técnicas, mas em outros tempos sempre se preferiu o impulso a vapor por meio de locomotivas, porque em caso de guerra uma fábrica eléctrica pode vir a ficar durante longo tempo com o serviço paralizado em consequência de explosões ou em consequência de se projectarem sobre elas bombas que acertem o alvo, ao passo que em confronto com isto a destruição de uma ou duas locomotivas por bombas que as alvejem, não é de grande importância. Assim, portanto, a electrificação posta em prática em alta escala em parte das estradas de ferro alemãs, que para tal estão adequadas, constitui prova insignificante verdade, mas para todo militar prova irrefutável de que o governo alemão não pensa em guerra.

As locomotivas eléctricas pesadas, vistas de longe, dão, mais ou menos, a impressão de um grande vagão de carga. Estas máquinas atingiram a velocidade máxima de 165 quilómetros por hora, sendo a força dos seus quatro motores de 4.300 cavalos. É natural que a transmissão da força do motor às rodas motrizes é completamente diversa da de locomotivas a vapor. É que já não é mais necessário transformar, primeiro, o movimento de vai-vem dos embolos a vapor, pelo carroto ou pinhão, em movimento de rotação das rodas, pois o momento de torsão do induzido do motor eléctrico actua logo em ambos os lados, pelas rodas de engrenagem, sobre um eixo ôco, donde é transmitido por meio de caixas de molas de modo oscilante às rodas que estão fixadas no eixo. Desta forma resulta um tipo de locomotivas de aspecto extremamente compacto e baixo e de construção adequada ao fim a que elas se destinam, das quais há já fabricadas até hoje, perto de oitenta



COMBOIO EM SERVIÇO ENTRE LONDRES E NEWCASTLE



## UM PROCESSO DE INQUÉRITO AOS SERVIÇOS DA SECRETARIA DA ASSEMBLÉA NACIONAL

O sr. presidente do Conselho examinou o seguinte despacho no processo de inquérito aos serviços da secretaria da Assembléa Nacional:

«Vistos e apreciados os autos, o relatório que lhes diz respeito, os documentos apensos ao processo e a informação do sr. secretário da Assembléa Nacional, de 14 de Novembro ultimo, determino:

1.º Que sejam transferidos, por conveniencia de serviço para outros serviços do Estado, os terceiros oficiais da secretaria da Assembléa Nacional, Florencio Ricardo Domingues e Carlos Perry Vidal Bastos;

2.º Que sejam punidos com a pena de «repreensão por escrito» nos termos do n.º 2.º do artigo 6.º do Regulamento Disciplinar dos funcionários civis, de 22 de Fevereiro de 1913, por revelarem um excessivo espirito critico e por se excederem no exercicio das suas funções, entrando em discussões de caracter politico durante o tempo de serviço, os terceiros oficiais contratados da secretaria da Assembléa Nacional, Amadeu Antunes dos Santos, Antonio José Pais de Aragão Paiva e Antonio Ferreira do Amaral;

3.º Que seja suspenso de exercicio e vencimento o 1.º official da secretaria da Assembléa Nacional, Adriano Concelino Ferreira da Costa e lhe seja instaurado processo disciplinar com os fundamentos constantes do presente processo de inquérito, especialmente na parte respeitante a discussões politicas em que tomou parte durante as horas de serviço e a aquisições de material de expediente para a secretaria em que teve interferencia e nas quais parece não terem sido devidamente acautelados os interesses do Estado. Para proceder ao processo disciplinar deverá ser nomeado um funcionario superior da Direcção Geral da Contabilidade Publica a designar pelo respectivo director geral;

4.º Que seja instaurado processo disciplinar ao almoxarife aposentado da secretaria da Assembléa Nacional, Antonio Maria Machado, por não ter participado superiormente um facto escandaloso do seu conhecimento, ocorrido no edificio da Assembléa Nacional, em 25 de Janeiro de 1935;

5.º Que seja suspenso de exercicio e vencimento o porteiro de 1.ª classe e encarregado da limpeza do edificio da Assembléa Nacional, Manuel da Fonseca, e lhe seja instaurado processo disciplinar porque, no dia 25 de Janeiro de 1935, numa das dependencias do edificio, praticou com uma servical assalariada da limpeza actos de natureza escandalosa;

6.º Que sejam transferidos por conveniencia de serviço para outros serviços do Estado e pela ordem por que vão designados, os seguintes funcionários do pessoal menor da secretaria da Assembléa Nacional: porteiro de 1.ª classe, José Ribeiro Pinto; porteiro de 2.ª classe, Bernardo Medinas; porteiro de 2.ª classe, Alvaro dos Santos;

7.º Que sejam mandados submeter á junta médica da Caixa Geral de Aposentações para efeitos de mudança de situação, nos termos do § 2.º do artigo 1.º do decreto-lei n.º 19:468, de 18 de Março de 1931, os porteiros da 1.ª classe, Carlos Felix Antunes, João Gomes de Pinho e João Lopes;

8.º Que, enquanto não for esclarecido, no processo disciplinar instaurado contra o 1.º official Adriano Concelino Ferreira da Costa, o caso dos preços feitos pela Papelaria Fernandes a alguns artigos de expediente por ela fornecidos, fica a secretaria da Assembléa Nacional proibida de fazer aquisições de artigos na mesma casa;

9.º Que a proibição referida no numero anterior seja extensiva a todos os serviços dependentes da presidencia do Conselho e do Ministério das Finanças, para o que a secretaria da Assembleia Nacional efectuará a devida comunicação á secretaria geral daquele ministério, dando igualmente conhecimento desta deliberação ás secretarias gerais dos diferentes ministérios;

10.º Que sejam tomadas as devidas providencias para que possam ser pagas as horas extraordinárias de serviço, prestadas no ano passado pelos dois condutores de viaturas automoveis em serviço na Assembléa Nacional;

11.º A oportunidade das transferencias determinadas nos n.ºs 1.º e 6.º será superiormente indicada em harmonia com as necessidades derivadas do funcionamento da Assembléa Nacional».

\*  
\*      \*

O «Diário do Govêrno» publicou uma lei com n.º 1924 que estabelece os vencimentos mensais do Presidente do Conselho, dos Ministros e dos Sub-Secretários de Estado, os quais são, respectivamente, de nove, oito e seis mil escudos.

O Presidente do Conselho e o Ministro dos Negócios Estrangeiros têm mais mil escudos mensais para despesas de representações.

\*  
\*      \*

«Foi exonerado, a seu pedido, de sub-secretário de Estado das Corporações e Previdencia Social o sr. dr. Pedro Teotonio Pereira e nomeado para exercer interinamente estas funções o sr. dr. João Pinto da Costa Leite (Lumbrals), sub-secretário de Estado das Finanças.»



# BASES ORÇAMENTAIS

PARA

## ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

Por ANTÔNIO GUEDES

(Continuação)

§ 3.º — Tangente do ângulo da cróxima 0,13.

N.º 199 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m,665</sup> de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m,00</sup> e incluindo balastragem.

|          |                                                                    |
|----------|--------------------------------------------------------------------|
| 2        | agulhas de aço e acessórios                                        |
| 2        | cróximas de aço e acessórios                                       |
| 6,359 T  | de carris Vignole de aço                                           |
| 32       | barretas de cantoneira                                             |
| 64       | parafusos de via com porcas e anilhas                              |
| 664      | «tirefonds» correntes                                              |
| 96       | «tirefonds» de junta                                               |
| 2        | jogos de travessas especiais                                       |
| 5        | travessas rectangulares                                            |
| 119,707  | m. c. de brita que passe por anel de 0 <sup>m,06</sup> de diâmetro |
| 18,5 h.  | de capataz de via                                                  |
| 474 h.   | de assentador                                                      |
| 288,5 h. | de trabalhador                                                     |
| 5%       | dos jornais para ferramentas                                       |

N.º 200 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m,665</sup> de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m,05</sup> e incluindo balastragem.

|          |                                                                    |
|----------|--------------------------------------------------------------------|
| 2        | agulhas de aço e acessórios                                        |
| 2        | cróximas de aço e acessórios                                       |
| 6,367 T  | de carris de Vignole de aço                                        |
| 32       | barretas de cantoneira                                             |
| 64       | parafusos de via com porcas e anilhas                              |
| 660      | «tirefonds» correntes                                              |
| 16       | «tirefonds» de junta                                               |
| 2        | jogos de travessas especiais                                       |
| 6        | travessas rectangulares                                            |
| 120,320  | m. c. de brita que passe por anel de 0 <sup>m,06</sup> de diâmetro |
| 18,5 h.  | de capataz de via                                                  |
| 475,5 h. | de assentador                                                      |
| 289,5 h. | de trabalhador                                                     |
| 5%       | dos jornais para ferramentas                                       |

N.º 201 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m,665</sup> de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m,10</sup> e incluindo balastragem.

|          |                                                                    |
|----------|--------------------------------------------------------------------|
| 2        | agulhas de aço e acessórios                                        |
| 2        | cróximas de aço e acessórios                                       |
| 6,395 T  | de carris Vignole de aço                                           |
| 32       | barretas de cantoneira                                             |
| 64       | parafusos de via com porcas e anilhas                              |
| 660      | «tirefonds» correntes                                              |
| 96       | «tirefonds» de junta                                               |
| 2        | jogos de travessas especiais                                       |
| 6        | travessas rectangulares                                            |
| 120,907  | m. c. de brita que passe por anel de 0 <sup>m,06</sup> de diâmetro |
| 18,5 h.  | de capataz de via                                                  |
| 476,8 h. | de assentador                                                      |
| 290,5 h. | de trabalhador                                                     |
| 5%       | dos jornais para ferramentas                                       |

N.º 202 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m,665</sup> de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m,15</sup> e incluindo balastragem.

|          |                                                                    |
|----------|--------------------------------------------------------------------|
| 2        | agulhas de aço e acessórios                                        |
| 2        | cróximas de aço e acessórios                                       |
| 6,425 T  | de carris Vignole de aço                                           |
| 32       | barretas de cantoneira                                             |
| 64       | parafusos de via com porcas e anilhas                              |
| 666      | «tirefonds» correntes                                              |
| 96       | «tirefonds» de junta                                               |
| 2        | jogos de travessas especiais                                       |
| 7        | travessas rectangulares                                            |
| 121,494  | m. c. de brita que passe por anel de 0 <sup>m,06</sup> de diâmetro |
| 19 h.    | de capataz de via                                                  |
| 478 h.   | de assentador                                                      |
| 291,5 h. | de trabalhador                                                     |
| 5%       | dos jornais para ferramentas                                       |

N.º 203 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m,665</sup> de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e



6,618 T de carris Vignole de aço  
 52 barretas de cantoneira  
 64 parafusos de via com porcas e anilhas  
 690 «tirefonds» correntes  
 96 «tirefonds» de de junta  
 2 jogos de travessas especiais  
 11 travessas rectangulares  
 125,600 m. c. de brita que passe por anel de 0<sup>m</sup>,06 de diâmetro  
 19,5 h. de capataz de via  
 487,5 h. de assentador  
 299,5 h. de trabalhador  
 5% dos jornais para ferramentas.

N.º 210 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevista de 2<sup>m</sup>,55 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios  
 2 cróximas de aço e acessórios  
 6,643 T de carris Vignole de aço  
 52 barretas de cantoneira  
 64 parafusos de via com porcas e anilhas  
 690 «tirefonds» correntes  
 96 «tirefonds» de junta  
 2 jogos de travessas especiais  
 11 travessas rectangulares  
 123,185 m. c. de brita que passe por anel de 0<sup>m</sup>,06 de diâmetro  
 19,5 h. de capataz de via  
 488,8 h. de assentador  
 300,5 h. de trabalhador  
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 211 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevista de 2<sup>m</sup>,60 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios  
 2 cróximas de aço e acessórios  
 6,674 T de carris Vignole de aço  
 52 barretas de cantoneira  
 64 parafusos de via com porcas e anilhas  
 635 «tirefonds» correntes  
 96 «tirefonds» de junta  
 2 jogos de travessas especiais  
 12 travessas rectangulares  
 123,772 m. c. de brita que passe por anel de 0<sup>m</sup>,06 de diâmetro  
 19,5 h. de capataz de via  
 490 h. de assentador  
 301,7 h. de trabalhador  
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 212 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o peso de 35 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevista de 2<sup>m</sup>,65 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios  
 2 cróximas de aço e acessórios  
 6,702 T de carris Vignole de aço  
 52 barretas de cantoneira  
 64 parafusos de via com porcas e anilhas

696 «tirefonds» correntes  
 96 «tirefonds» de junta  
 2 jogos de travessas especiais  
 12 travessas rectangulares  
 127,359 m. c. de brita que passe por anel de 0<sup>m</sup>,06 ep diâmetro  
 19,5 h. de capataz de via  
 491,5 h. de assentador  
 302,8 h. de trabalhador  
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 213 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevista de 2<sup>m</sup>,70 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios  
 2 cróximas de aço e acessórios  
 6,730 T de carris Vignole de aço  
 52 barretas de cantoneira  
 64 parafusos de via com porcas e anilhas  
 702 «tirefonds» correntes  
 96 «tirefonds» de junta  
 2 jogos de travessas especiais  
 15 travessas rectangulares  
 127,945 m. c. de brita que passe por anel de 0<sup>m</sup>,06 de diâmetro  
 19,5 h. de capataz de via  
 492,8 h. de assentador  
 304 h. de trabalhador  
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 214 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevista de 2<sup>m</sup>,75 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios  
 2 cróximas de aço e acessórios  
 6,758 T de carris Vignole de aço  
 52 barretas de cantoneira  
 64 parafusos de via com porcas e anilhas  
 702 «tirefonds» correntes  
 96 «tirefonds» de junta  
 2 jogos de travessas especiais  
 13 travessas rectangulares  
 123,532 m. c. de brita que passe por anel de 0<sup>m</sup>,06 de diâmetro  
 19,5 h. de capataz de via  
 494 h. de assentador  
 305 h. de trabalhador  
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 215 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevista de 2<sup>m</sup>,80 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios  
 2 cróximas de aço e acessórios  
 6,786 T de carris Vignole de aço  
 52 barretas de cantoneira  
 64 parafusos de via com porcas e anilhas  
 708 «tirefonds» correntes  
 96 «tirefonds» de junta



180<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevista de 2<sup>m</sup>,20 e incluindo balastragem.

|          |                                                                     |
|----------|---------------------------------------------------------------------|
| 2        | agulhas de aço e acessórios                                         |
| 2        | cróximas de aço e acessórios                                        |
| 6,451 T  | de carris Vignole de aço                                            |
| 32       | barretas de cantoneira                                              |
| 64       | parafusos de via com porcas e anilhas                               |
| 666      | «tirefonds» correntes                                               |
| 96       | «tirefonds» de junta                                                |
| 2        | jogos de travessas especiais                                        |
| 7        | travessas rectangulares                                             |
| 122,079  | m. c. de brita que passe por anel de 0 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro |
| 19 h.    | de capataz de via                                                   |
| 479,5 h. | de assentador                                                       |
| 292,5 h. | de trabalhador                                                      |
| 5%       | dos jornais para ferramentas                                        |

N.º 204 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevista de 2<sup>m</sup>,25 e incluindo balastragem.

|          |                                                                     |
|----------|---------------------------------------------------------------------|
| 2        | agulhas de aço e acessórios                                         |
| 2        | cróximas de aço e acessórios                                        |
| 6,479 T  | de carris Vignole de aço                                            |
| 32       | barretas de cantoneira                                              |
| 64       | parafusos de via com porcas e anilhas                               |
| 672      | «tirefonds» correntes                                               |
| 96       | «tirefonds» de junta                                                |
| 2        | jogos de travessas especiais                                        |
| 8        | travessas rectangulares                                             |
| 122,666  | m. c. de brita que passe por anel de 0 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro |
| 19 h.    | de capataz de via                                                   |
| 430,8 h. | de assentador                                                       |
| 294 h.   | de trabalhador                                                      |
| 5%       | dos jornais para ferramentas                                        |

N.º 205 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevista de 2<sup>m</sup>,30 e incluindo balastragem.

|         |                                                                     |
|---------|---------------------------------------------------------------------|
| 2       | agulhas de aço e acessórios                                         |
| 2       | cróximas de aço e acessórios                                        |
| 6,507 T | de carris Vignole de aço                                            |
| 32      | barretas de cantoneira                                              |
| 64      | parafusos de via com porcas e anilhas                               |
| 672     | «tirefonds» correntes                                               |
| 96      | «tirefonds» de junta                                                |
| 2       | jogos de travessas especiais                                        |
| 9       | travessas rectangulares                                             |
| 125,253 | m. c. de brita que passe por anel de 0 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro |
| 19 h.   | de capataz de via                                                   |
| 432 h.  | de assentador                                                       |
| 295 h.  | de trabalhador                                                      |
| 5%      | dos jornais para ferramentas                                        |

N.º 206 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevista de 2<sup>m</sup>,35 e incluindo balastragem.

|          |                                                                     |
|----------|---------------------------------------------------------------------|
| 2        | agulhas de aço e acessórios                                         |
| 2        | cróximas de aço e acessórios                                        |
| 6,555 T  | de carris Vignole de aço                                            |
| 32       | barretas de cantoneira                                              |
| 64       | parafusos de via com porcas e anilhas                               |
| 678      | «tirefonds» correntes                                               |
| 96       | «tirefonds» de junta                                                |
| 2        | jogos de travessas especiais                                        |
| 9        | travessas rectangulares                                             |
| 125,839  | m. c. de brita que passe por anel de 0 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro |
| 19 h.    | de capataz de via                                                   |
| 435,5 h. | de assentador                                                       |
| 296 h.   | de trabalhador                                                      |
| 5%       | dos jornais para ferramentas                                        |

N.º 207 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevista de 2<sup>m</sup>,40 e incluindo balastragem.

|          |                                                                     |
|----------|---------------------------------------------------------------------|
| 2        | agulhas de aço e acessórios                                         |
| 2        | cróximas de aço e acessórios                                        |
| 6,562 T  | de carris Vignole de aço                                            |
| 32       | barretas de cantoneira                                              |
| 64       | parafusos de via com porcas e anilhas                               |
| 678      | «tirefonds» correntes                                               |
| 96       | «tirefonds» de junta                                                |
| 2        | jogos de travessas especiais                                        |
| 9        | travessas rectangulares                                             |
| 124,426  | m. c. de brita que passe por anel de 0 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro |
| 19 h.    | de capataz de via                                                   |
| 434,8 h. | de assentador                                                       |
| 297 h.   | de trabalhador                                                      |
| 5%       | dos jornais para ferramentas                                        |

N.º 208 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevista de 2<sup>m</sup>,45 e incluindo balastragem.

|          |                                                                     |
|----------|---------------------------------------------------------------------|
| 2        | agulhas de aço e acessórios                                         |
| 2        | cróximas de aço e acessórios                                        |
| 6,591 T  | de carris Vignole de aço                                            |
| 32       | barretas de cantoneira                                              |
| 64       | parafusos de via com porcas e anilhas                               |
| 684      | «tirefonds» correntes                                               |
| 96       | «tirefonds» de junta                                                |
| 2        | jogos de travessas especiais                                        |
| 10       | travessas rectangulares                                             |
| 125,013  | m. c. de brita que passe por anel de 0 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro |
| 19,5 h.  | de capataz de via                                                   |
| 436 h.   | de assentador                                                       |
| 298,5 h. | de trabalhador                                                      |
| 5%       | dos jornais para ferramentas                                        |

N.º 209 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevista de 2<sup>m</sup>,50 e incluindo balastragem.

|   |                              |
|---|------------------------------|
| 2 | agulhas de aço e acessórios  |
| 2 | cróximas de aço e acessórios |



- 2 jogo de travessas especiais
- 14 travessas rectangulares
- 129,119 m. c. de brita que passe por anel de 0<sup>m</sup>,06 de diâmetro
- 19,5 h. de capataz de via
- 495,5 h. de assentador
- 306,2 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

N.º 216 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 250<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrelia de 2<sup>m</sup>,85 e incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
- 2 cróximas de aço e acessórios
- 6,814 T de carris Vignole de aço
- 32 barretas de cantoneira
- 64 parafusos de via com porcas e anilhas
- 703 «tirefonds» correntes
- 96 «tirefonds» de junta
- 2 jogos de travessas especiais
- 14 travessas rectangulares
- 129,704 m. c. de brita que passe por anel de 0<sup>m</sup>,06 de diâmetro
- 19,5 h. de capataz de via
- 496,8 h. de assentador
- 311,5 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

N.º 217 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 250<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrelia de 2<sup>m</sup>,90 e incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
- 2 cróximas de aço e acessórios
- 6,842 T de carris Vignole de aço
- 32 barretas de cantoneira
- 64 parafusos de via com porcas e anilhas
- 714 «tirefonds» correntes
- 96 «tirefonds» de junta
- 2 jogos de travessas especiais
- 15 travessas rectangulares
- 130,291 m. c. de brita que passe por anel de 0,06 de diâmetro
- 19,5 h. de capataz de via
- 498 h. de assentador
- 308,5 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

N.º 218 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrelia de 2<sup>m</sup>,95 e incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
- 2 cróximas de aço acessórios
- 6,870 T de carris Vignole de aço
- 32 barretas de cantoneira
- 64 parafusos de via com porcas e anilhas
- 720 «tirefonds» correntes
- 96 «tirefonds» de junta
- 2 jogos de travessas especiais
- 16 travessas rectangulares
- 130,878 m. c. de brita que passe por anel de 0<sup>m</sup>,06 de diâmetro
- 20 h. de capataz de via
- 499,5 h. de assentador
- 309,5 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

N.º 219 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrelia de 3<sup>m</sup>,00 incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
- 2 cróximas de aço e acessórios
- 6,898 T de carris Vignole de aço
- 32 barretas de cantoneira
- 64 parafusos de via com porca e anilhas
- 720 «tirefonds» correntes
- 96 «tirefonds» de junta
- 2 jogos de travessas especiais
- 16 travessas rectangulares
- 131,464 m. c. de brita que passe por anel 0<sup>m</sup>,06 de diâmetro
- 20 h. de capataz de via
- 501 h. de assentador
- 310,5 h. de trabalhador
- 5% dos jornais para ferramentas

(Continúa)

COMPREM O «MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL»

à venda em tôdas as livrarias.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



# PART E OFICIAL

## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

### Supremo Tribunal Administrativo

#### Secção do Contencioso das Contribuições e Impostos

Recurso ordinário n.º 4:428, sobre imposto profissional do ano de 1932-1933 (empregado por conta de outrem), em que é recorrente a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo seu ex-agente Pedro Valente, recorrida a Fazenda Nacional, e de que foi relator o Ex.<sup>mo</sup> Conselheiro Dr. Guilherme Augusto Coelho,

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

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sociedade anónima, com sede nesta cidade, pediu a anulação de dois trimestres da colecta do imposto profissional liquidada no concelho de Salvaterra de Magos, para o ano de 1932-1933 ao seu empregado Pedro Valente, alegando que este foi demittido em 30 de Dezembro de 1932.

A alegação da reclamação foi confirmada pela fiscalização.

A reclamação foi indeferida pela sentença de fl. com fundamento em que a colecta liquidada era da importância de 132\$, pelo que, em face do disposto no artigo 69.º do decreto n.º 16:751, não podia ser dividida, pois tal disposição legal diz que nenhuma prestação pode ser inferior a 100\$.

A 2.ª instância, para onde a reclamante recorreu, revogou a referida sentença e julgou a Companhia parte ilegítima para poder reclamar das colectas liquidadas aos seus empregados sem ter sido chamada ao pagamento.

Foi o respectivo acórdão revogado por este Supremo Tribunal, que julgou a recorrente parte legítima para reclamar nos precisos termos em que o podem fazer os próprios colectados e mandou baixar o processo à 2.ª instância para apreciar o fundo da questão.

Foi então proferido novo acórdão julgando improcedente a reclamação por a recorrente não provar ter pago a colecta

Desta decisão também a Companhia recorreu para este Supremo Tribunal.

A legitimidade da recorrente já se acha decretada por este Tribunal.

Sobre legalidade e oportunidade do recurso não se levanta dúvida alguma.

O que tudo visto :

Tem razão a recorrente.

Já foi julgado, como já atrás ficou dito, que os responsáveis solidariamente por colectas dos seus empregados têm legitimidade para reclamar e recorrer nos precisos termos em que o podem fazer os próprios colectados, como clara e expressamente estabelece o artigo 58.º do decreto n.º 16:753.

Nem este artigo nem qualquer outro estabelecem qualquer diferença entre responsáveis e colectados.

Nenhuma disposição legal impõe o prévio pagamento da colecta para esta poder ser reclamada, antes várias disposições legais prevêm a hipótese de ela não ser paga em caso de reclamação.

Levanta, pois, o acórdão recorrido uma questão já decidida definitivamente neste processo, pelo que, não sendo

admissível nova discussão sobre ela, só há que apreciar a prova produzida no processo.

Esta limita-se à informação fiscal, pois, como se declara na própria sentença, é, em face de tal informação, desnecessária a inquirição das testemunhas indicadas pela recorrente.

É por isso procedente a reclamação, visto que o artigo 69.º do decreto n.º 16:751, invocado na sentença, nada tem com a procedência do pedido; aquele artigo trata somente do número das prestações em que a colecta pode ser dividida, mas nada diz quanto à anulação da parte da colecta que não for devida, nem há disposição legal que estabeleça mínimos ou restrições das anulações.

Por tais fundamentos, e com o duto parecer desfavorável do digno representante da Fazenda Nacional, revogam o acórdão recorrido e a sentença da 1.ª instância e atendem a reclamação, pelo que se passará título de anulação da colecta na parte respeitante a dois trimestres.

Sem custas nem selos.

Lisboa, 13 de Novembro de 1955. — *Guilherme Augusto Coelho — Sebastião Coelho de Carvalho — J. Novais.* — Fui presente, *José Adelino Azeredo Sá Fernandes.*

Está conforme. — Secretaria do Supremo Tribunal Administrativo, 2 de Janeiro de 1956. — Servindo de Secretário, *José de Albuquerque Rodrigues.*

Recurso ordinário n.º 4:430, 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 Aires Cabral, recorrida a Fazenda Nacional, e de que foi relator o Ex.<sup>mo</sup> Conselheiro Dr. Joaquim Novais.

Acórdão, 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, na reclamação de fl. 2, apresentada em 24 de Abril de 1954 ao chefe da Repartição de Finanças do concelho de Coimbra, pediu a anulação do imposto profissional lançado ao seu ex-agente Aires Cabral, no ano económico de 1933-1934, na parte relativa aos dois últimos trimestres do mesmo ano, com o fundamento de ter o colectado deixado de lhe prestar serviço desde 1 de Janeiro de 1954.

Ofereceu testemunhas e juntou uma procuração.

Como a fiscalização informa-se que o empregado da reclamante deixou de lhe prestar serviço desde Janeiro de 1953, logo o chefe da Repartição de Finanças proferiu a sentença de fl. 7, que concluía por não tomar conhecimento do pedido por ser extemporâneo.

Em recurso interposto para o tribunal da 2.ª instância foi aquela decisão revogada pelo acórdão de fl. 15 e a Companhia recorrente considerada parte ilegítima para reclamar; mas esse acórdão foi revogado por este Supremo Tribunal, que, pelo acórdão de fl. 23, reconheceu à Companhia legitimidade para reclamar contra as colectas lançadas aos seus empregados e mandou baixar o processo à 2.ª instância para julgar a matéria do recurso.

Foi, então, proferido o acórdão de fl. 27, que confirmou a sentença da 1.ª instância.

É desta decisão que vem o presente recurso, que é competente e oportuno.

Como a informação da fiscalização, em que as decisões recorridas se basearam, não fôsse suficientemente clara, ordenou este Supremo Tribunal que se esclarecesse aquela informação quanto à data precisa em que o empregado de que se trata deixou de estar ao serviço da recorrente, sendo então prestada a informação de fl. 40, da qual se vê que foi em 31 de Dezembro de 1953.



Em face d'êste esclarecimento não pode haver dúvida de que a reclamação de fl. 2 foi com efeito, extemporânea, visto ter sido apresentada em 24 de Abril de 1934.

Nos termos do artigo 18.º do decreto n.º 16733, de 13 de Abril de 1929, com a redacção que lhe deu a decreto n.º 18359, de 16 de Maio de 1930, a reclamação devia ter sido apresentada no prazo de noventa dias a partir do último dia do trimestre em que a profissão tiver deixado de exercer-se, e, assim, no caso dos autos, tendo o colectado Aires Cabral deixado de ser empregado da Companhia recorrente em 31 de Dezembro de 1933, o prazo para a reclamação terminou em 31 de Março de 1934.

Bem se julgou, portanto, no acórdão recorrido, e por isso o confirmam, de conformidade com o d'outo parecer do digno representante da Fazenda Nacional, negando assim provimento ao recurso.

Cusias pela recorrente.

Lisboa, 13 de Novembro de 1935. — *J. Novais. — Guilherme Augusto Coelho. — Sebastião Coelho de Carvalho.* — Fui presente, *José Adelino Azeredo Sá Fernandes.*

Está conforme. — Secretaria do Supremo Tribunal Administrativo, 2 de Janeiro de 1936 — Servindo de Secretário, *José de Albuquerque Rodrigues.*

Acórdãos proferidos pelo Supremo Tribunal Administrativo nos seguintes recursos:

N.º 4:435 (extraordinário), em que era recorrente a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo seu ex-agente Leonardo da Costa Mascarenhas, e recorrida a Fazenda Nacional.

N.º 4:456, em que era recorrente a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo seu ex-agente Manuel da Costa Primo, e recorrida a Fazenda Nacional.

Recurso extraordinário n.º 4:435, 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 Leonardo da Costa Mascarenhas, recorrida a Fazenda Nacional, e de que foi relator o Ex.<sup>mo</sup> Conselheiro Dr. Joaquim de Almeida Novais.

Acórdão, em conferência, na sessão 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, recorreu extraordinariamente, perante o chefe da Repartição de Finanças do 4.º bairro fiscal, contra o imposto profissional lançado ao seu empregado Leonardo da Costa Mascarenhas, no ano económico de 1933-1934, com o fundamento de êsse empregado ter deixado de lhe prestar serviço desde 1 de Abril de 1933.

Mais alegou que dêsse facto apresentou em 1 de Junho a respectiva participação e que, por motivo de uma reclamação também em devido tempo apresentada, foi concedida ao referido empregado a anulação do mencionado imposto na parte respeitante ao 4.º trimestre do ano económico de 1932-1933.

Concluiu pedindo a anulação da totalidade do imposto profissional impugnado.

Ofereceu testemunhas e juntou uma procuração.

A fiscalização confirmou, a fl. 7, o alegado.

A Repartição informou a fl. 7 v que Leonardo da Costa Mascarenhas foi colectado em 1933-1934 como empregado da Companhia recorrente em face da participação prestada para 1929-1930, e que, por sentença de 30 de Setembro de 1933, lhe foi anulado o 4.º trimestre por ter sido reformado.

O escrivão do processo informou a fl. 8 que contra a colecta impugnada não houve reclamação ordinária, que o recurso está em tempo e que serviu de base à colecta o lançamento do ano anterior.

Depois de inquiridas as testemunhas da recorrente ainda o escrivão informou que em 1 de Julho de 1933 deu entrada na Repartição uma participação da qual constava que Leonardo da Costa Mascarenhas fôra reformado em 1 de Abril daquele ano, acrescentando que, em 20 de Setembro seguinte, a Companhia apresentara uma reclamação em que pedia a anulação da colecta do imposto profissional lançada àquele seu empregado com relação ao 4.º trimestre de 1932-1933, reclamação que foi julgada em 30 do mesmo mês.

Em seguida a esta informação foi negado provimento ao recurso pelos fundamentos constantes da sentença de fls. 12 v e seguintes.

Desta decisão recorreu a Companhia para o tribunal da 2.ª instância, que, pelo acórdão de fl. 21, não tomou conhecimento do recurso por considerar a recorrente parte ilegítima para o intropor, mas êsse acórdão foi revogado por êste Supremo Tribunal, que, pelo acórdão de fl. 31, mandou baixar o processo ao tribunal da 2.ª instância para que conhecesse e julgasse a matéria do recurso.

Proferiu então aquele tribunal o acórdão de fl. 34 v, que conclue por negar provimento ao recurso por entender que se não dá nenhuma das hipóteses das alíneas do n.º 2.º do artigo 51.º do decreto n.º 16733.

E dêsse acórdão vem o presente recurso, que é competente e está em tempo.

Não há dúvida sobre a legitimidade das partes nem nulidades a apreciar.

O que tudo visto:

Com a sua minuta de fl. 43 juntou a Companhia recorrente o documento de fl. 45, que não é de considerar em visia do preceituado no artigo 20.º do decreto n.º 16733.

O recurso é procedente porque a Companhia recorrente, que não reclamou ordinariamente sobre o mesmo objecto, está nos casos previstos na alínea a) do n.º 2.º do artigo 51.º do decreto n.º 16733, visto que o colectado, Leonardo da Costa Mascarenhas, que foi seu empregado até 1 de Abril de 1933 e desde essa data deixou de estar ao seu serviço por ter sido reformado, foi indevidamente incluído no lançamento do imposto profissional do ano económico de 1933-1934.

Não houve, portanto, fundamento para o lançamento do referido imposto, e nem a recorrente o podia presumir, não só porque em 1 de Junho de 1933 participou à Repartição de Finanças que o mencionado empregado fôra reformado em 1 de Abril dêsse ano, deixando por êsse motivo de lhe prestar serviço, mas ainda por já lhe ter sido anulada a colecta respeitante ao 4.º trimestre do ano económico de 1932-1933 por êsse mesmo fundamento.

É certo que a Companhia podia ter reclamado ordinariamente, mas por não ter usado dessa reclamação não ficou privada de usar do recurso extraordinário permitido pelo artigo 51.º, n.º 2.º, alínea a), do decreto n.º 16733.

Nestes termos, e não obstante o parecer contrário do digno representante da Fazenda Nacional, concedem provimento ao recurso, revogam o acórdão recorrido e mandam anular a colecta impugnada.

Lisboa, 13 de Novembro de 1935. — *J. Novais. — Guilherme Augusto Coelho. — Sebastião Coelho de Carvalho* (vencido). Votei pelo não provimento do recurso e confirmação do acórdão recorrido por entender que se não verificam os requisitos legais para a admissibilidade de recurso extraordinário. As razões são as seguintes:

a) O imposto profissional ao empregado da recorrente foi lançado no ano económico de 1933-1934 com todo o fundamento, por a Repartição ignorar a sessão das funções do empregado, que só em 1 de Junho de 1933 lhe foi participada (informação de fl. 12 v); e

b) Nesta data de 1 de Junho de 1933 até o respectivo conhecimento já havia sido entregue ao tesoureiro da Fazenda Publica, por a entrega ter de ser feita até 25 de Maio (artigo 136.º do decreto n.º 16731, de 13 de Abril de 1929, com a alte-



ração do decreto n.º 18.559, de 16 de Maio de 1950); assim, também.

c) A recorrente devia presumir não só a inscrição nos verbetes, mas até mesmo a liquidação do imposto. Por estes motivos

d) Não se verifica nenhuma das condições exigidas na alínea a) do n.º 2.º do artigo 51.º do decreto n.º 16.755, de 15 de Abril de 1929, como sustenta este douto acórdão). — Fui presente, *José Adelino Azeredo Sá Fernandes*.

Está conforme. — Secretaria do Supremo Tribunal Administrativo, 2 de Janeiro de 1956. — Servindo de Secretário, *José de Albuquerque Rodrigues*.

Recurso n.º 4.456, sobre imposto profissional do ano de 1953-1954 (empregado por conta de outrem), em que é recorrente a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo seu ex-agente Manuel da Costa Primo, recorrida a Fazenda Nacional, e de que foi relator o Ex.º Conselheiro Dr. Guilherme Augusto Coelho.

Acórdão do Supremo Tribunal Administrativo, secção do contencioso das contribuições e impostos:

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sociedade anónima, com sede nesta cidade, pediu a anulação de três trimestres da colecta de imposto profissional liquidada no concelho de Oeiras, para o ano de 1953-1954, ao seu empregado Manuel da Costa Pereira, com fundamento em que este foi reformado em 1 de Setembro de 1953.

A sentença de fl.... indeferiu a reclamação, com fundamento em que tanto pelo empregado como pela Companhia a participação do facto só foi apresentada em 9 de Outubro de 1953, fora portanto do prazo marcado no artigo 2.º do decreto n.º 17.750.

A 2.ª instância, para onde a reclamante recorreu, não tomou conhecimento, com fundamento em que a recorrente só teria legitimidade para reclamar se tivesse sido chamada à responsabilidade do pagamento.

Foi o respectivo acórdão daquele tribunal revogado por este Supremo Tribunal, que julgou a Companhia parte legítima e mandou baixar o processo à 2.ª instância para apreciação da matéria da petição de fl....

Em cumprimento deste acórdão foi a fl.... proferido novo acórdão por aquela instância, em que indeferiu a reclamação com fundamento em que a recorrente não provou o pagamento da colecta em questão.

Desta decisão também a Companhia recorreu, com legitimidade e em tempo, para este Supremo Tribunal.

O que tudo visto.

Já foi julgado por este Supremo Tribunal, no seu acórdão a fl. 55, que a actividade patronal pode reclamar e recorrer extraordinariamente nos mesmos prazos e condições em que o podem fazer os próprios colectados.

Nenhuma disposição legal impõe ao colectado ou ao responsável pela colecta a obrigação de pagar a colecta para poder reclamar ou recorrer, antes a lei prevê que ela não seja paga e regula os efeitos da reclamação ou recurso quando se dê uma ou outra hipótese.

Ao caso dos autos também não tem aplicação o disposto no § 4.º do artigo 2.º do decreto n.º 17.750, que diz:

Pelas colectas lançadas por falta de participação ..

A colecta em questão não foi liquidada por falta de qualquer participação, mas sim legalmente e em virtude de participação que devia ter sido apresentada no tempo competente.

Não há, pois, qualquer disposição legal que imponha à recorrente a prova de não poder reclamar a anulação de parte da colecta que porventura seja de anular.

Mostram os autos que o empregado em questão deixou o serviço em Setembro, pelo que é de anular a colecta na parte respeitante a três trimestres.

Por tais fundamentos, e com o douto parecer desfavorá-

vel do digno representante da Fazenda Nacional, concedem provimento ao recurso, revogam as decisões recorridas e atendem a reclamação, pelo que anulam a colecta na parte respeitante a três trimestres,

Sem custas nem selos,

Lisboa, 20 de Novembro de 1955. — *Guilherme Augusto Coelho — Sebastião Coelho de Carvalho — J. Novais*. Fui presente, *José Adelino Azeredo Sá Fernandes*.

Está conforme. — Secretaria do Supremo Tribunal Administrativo, 2 de Janeiro de 1956. — Servindo de Secretário, *José de Albuquerque Rodrigues*.

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Por portaria de 25 de Dezembro de 1955:

Salazar da Conceição Ferreira Palma — nomeado fiscal principal do movimento e tráfego, nos termos do artigo 74.º do decreto n.º 15.510 e do artigo 2.º do decreto-lei n.º 25.764, na vaga ocorrida pela promoção a inspector do movimento e tráfego do fiscal principal Abel Pais de Sousa.

Eugénio Marques — nomeado fiscal principal de via e obras, nos termos do artigo 74.º do decreto n.º 15.510 e do artigo 2.º do decreto-lei n.º 25.764, na vaga ocorrida pela promoção a inspector do movimento e tráfego do fiscal principal António Nunes Artiga.

(Têm o visto do Tribunal de Contas de 31 de Dezembro de 1955, sendo devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22.257)

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, 31 de Dezembro de 1955. — O Director Geral, *Comossa Pinto*.

### Decreto n.º 26.117 de 23 Novembro de 1935

## REORGANISAÇÃO DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

(Reproduzimos os artigos relativos ao serviço dos caminhos de ferro)

Art. 7.º A Direcção Geral dos Caminhos de Ferro compreende:

Como serviços centrais — uma repartição de serviços gerais (1.ª Repartição), uma repartição de exploração e estatística (2.ª Repartição), uma repartição de material circulante (3.ª Repartição) e uma repartição de estudos, via e obras (4.ª Repartição);

Como serviços externos — três direcções, respectivamente designadas por Norte, Centro e Sul, com sedes no Porto, Lisboa e Faro.

§ unico. A Repartição dos Serviços Gerais compreende quatro secções: 1.ª secção — Expediente, pessoal e arquivo; 2.ª secção — Contratos de concessão e de arrendamento; 3.ª secção — Reclamações, transgressões e acidentes; 4.ª secção — Contabilidade e tesouraria.

Art. 8.º Junto da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro funcionam o Conselho Superior dos Caminhos de Ferro e a secretaria da comissão administrativa do Fundo especial de caminhos de ferro.

Art. 41.º É extinto o quadro geral de obras publicas do Ministério das Obras Publicas e Comunicações.

Art. 42.º É extinta a Delegação do Governo nos Caminhos de Ferro do Estado, passando as suas atribuições e competência, bem como todo o seu pessoal, para a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

Art. 54.º São equiparados respectivamente a engenheiros de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes, e definitivamente providos nos novos



# HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Janeiro de 1896



## O fim da lucta de tarifas

Até que finalmente as companhias hespanholas do Norte de Hespanha, Madrid, Zaragoza e Alicante e Tarragona, Barcelona e França puzeram termo á ruínoza lucta de tarifas que traziam travada e que sériamente se foi reflectir nas suas receitas.

Segundo vêmos por uma circular que o *comité* dos obrigatarios do Norte de Hespanha acaba de publicar, surtiram bom feito os esforços empregados para conciliar os interesses das tres companhias referidas.

Antes assim.

Segundo as bases concordadas na convenção assignada em Madrid, em 4 do corrente, por delegados das tres companhias, o trafego das regiões servidas concorrentemente pelas linhas contractantes poderá ser entregue indifferentemente a qualquer d'ellas; as tarifas serão eguaes e estabelecidas d'accordo; o producto liquido das taxas, depois de retirados os gastos de tracção, será dividido entre as companhias em proporções diversas, segundo o percurso a que diga respeito.

A convenção prohibe as combinações de qualquer natureza, bonificações, reexpedições e accordos com quaesquer companhias de transportes terrestres, fluviaes ou maritimos que tenham por fim modificar a corrente do trafego existente, salvo o consentimento das tres companhias.

Uma commissão mixta, composta de dois administradores e do director de cada uma das companhias contractantes, está

encarregada de aplanar as difficuldades que venham a produzir-se e em caso de necessidade appellar-se-ha para a arbitragem.

A convenção foi acceita por um periodo de 10 annos e será continuada por tacito accordo, quando não seja por qualquer das companhias denunciada com anticipação.

Estas condições significam, em resumo, que as tres rédes syndicadas funcionarão durante praso referido como uma só réde.

Em consecuencia d'estas medidas vão ser revistas as tarifas que vigoram nas linhas syndicadas a fim de se estabelecer a desejada uniformidade.

Segundo lêmos no *Imparcial* de Madrid, como primeiro resultado da convenção, os portos de Barcelona e Tarragona disfructarão preços eguaes aos de Bilbao, San Sebastian, Santander e Pasages, e com relação aos demais portos do Mediterraneo, Barcelona e Tarragona, só soffrerão um augmento de 10 por cento.

São estes os esclarecimentos que desde já podemos dar aos nossos leitores sobre este assumpto, visto não ser ainda conhecida a convenção em todas as suas minucias.

Bom é, porém, saber-se que as tres importantes linhas hespanholas, fatigadas de uma lucta bem contraria aos seus interesses, accceitaram um *modus vivendi*, que oxalá venha a transformar-se em permanente realidade.

## As finanças da Companhia Real

Segundo telegramma enviado ao nosso collega *Economista* a camara dos corretores de Paris admite á cotação todas as obrigações de 5 e 4 % da companhia real, resolução, que, para ser executória, só depende agor da sancção do governo francez, visto tratar-se de titulos de uma companhia estrangeira.

quadr. dos serviços do Ministério, os engenheiros do quadro da Direcção Geral de Caminhos de Ferro ou do antigo quadro dos Caminhos de Ferro do Estado, actualmente desempenhando funções em lugares dos quadros do Ministério, que tenham mais de vinte, dez e cinco anos de serviço publico como engenheiros.

Art. 56.º Na Direcção Geral de Caminhos de Ferro são feitas as seguintes alterações nas designações do pessoal.

Inspectores de via e obras—condutores de via e obras; Inspectores de material e tracção, que não tenham um curso de engenharia—condutores de material circulante; Inspector principal de movimento e trafego—sub-inspector de exploração; Inspectores de movimento e trafego e inspectores comerciais—adjuntos de inspecção de exploração; Fiscais de movimento e tráfego e fiscais de via e obras—fiscais de exploração e de via e obras.

Art. 57.º Os quadros dos condutores de via e obras, condutores de material circulante, sub-inspector e adjunto de inspecção de exploração, e dos fiscais de exploração e via e obras são transitórios, considerando-se extintas na classe de entrada todas as vagas que neles se derem.

Art. 62.º Os lugares de pagadores de 1.ª classe da Junta Autónoma de estradas e da Direcção Geral de Caminhos de Ferro consideram-se providos definitivamente nos pagadores actualmente em serviço nestes organismos.

Art. 63.º Os actuais fiscais principais do movimento e tráfego e de vias e obras de Direcção Geral de Caminhos de Ferro consideram-se providos definitivamente nos lugares de fiscais de exploração e de vias e obras de 1.ª classe do novo quadro da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, sendo preenchidas as vagas que ficarem existindo neste quadro por concurso de provas práticas entre os actuais fiscais de 1.ª classe. Os actuais fiscais de 1.ª classe que não sejam nomeados para a 1.ª classe do novo quadro e os actuais fiscais de 2.ª classe consideram-se providos definitivamente nos lugares de fiscais de 2.ª classe do novo quadro.

Art. 65.º Os lugares de engenheiros civis de 3.ª classe, de engenheiros mecânicos mecânicos (industriais ou de minas) de 3.ª classe, de condutores de exploração do quadro da Direcção Geral de Caminhos de Ferro; de agentes técnicos de engenharia electrotécnica do quadro da Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos; e de condutores de máquinas do quadro da Direcção Geral dos Serviços de Viação, só poderão ser preenchidos à medida que se forem dando vagas, respectivamente, nos quadros transitórios de condutores de vias e obras, de condutores de material circulante e do sub-inspector e adjuntos de inspecção de exploração da Direcção Geral de Caminhos de Ferro; de inspector e condutores electrotécnicos da Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos; e de técnicos de Automobilismo da Direcção Geral dos Serviços de Viação,

