

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1888; - MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1887; Porto, 1897; - Liège 1906; - Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; - MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

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



---

## S U M Á R I O

Aviação. — As grandes comunicações de Lisboa, pelo Eng.<sup>o</sup> J. FERNANDO DE SOUZA. — Bases orçamentais para assentamento de via férrea, por ANTÓNIO GUEDES. — Caminho de Ferro do Vale de Límopo. — Imprensa. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Portugal turístico. — Publicações recebidas. — Sindicato dos Jornalistas. — Os serviços radiofónicos nos Comboios portugueses. — Os Caminhos de Ferro Espanhois no período 1920 a 1934. — Há quarenta anos. — Ate-  
neu Ferroviário. — Crónica Internacional, por PLÍNIO BANHOS. — Excursão dos Chefes de Serviço das Agências Internacionais de Viagens. — Caminhos de Ferro. — Manuel de Seixas. — Brindes e Calendários.  
:— :— :— Parte Oficial :— :— :—

---

1 9 3 6

ANO XLVIII

16 DE FEVEREIRO

NÚMERO 1156

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA  
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA  
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

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

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO  
COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA  
Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO  
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

Coronel de Eng.ª ABEL URBANO

Dr. JACINTO CARREIRO

Tenente HUMBERTO CRUZ

Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES

Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ  
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS  
AVULSO

|  |        |
|--|--------|
| PORTUGAL (semestre) . . .                          | 30\$00 |
| ESTRANGEIRO (ano) £. . .                           | 1.00   |
| ESPAÑHA ( > ) ps. <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

# aviacção

## O Cruzeiro Aéreo às Colónias

**P**OR ordem do ministro da Guerra iniciou no dia 13, a viagem de regresso à metropole uma patrulha de três aviões, comandada pelo major aviador Pinho da Cunha. Apenas esta, patrulha estava em condições de seguir viagem porque, os



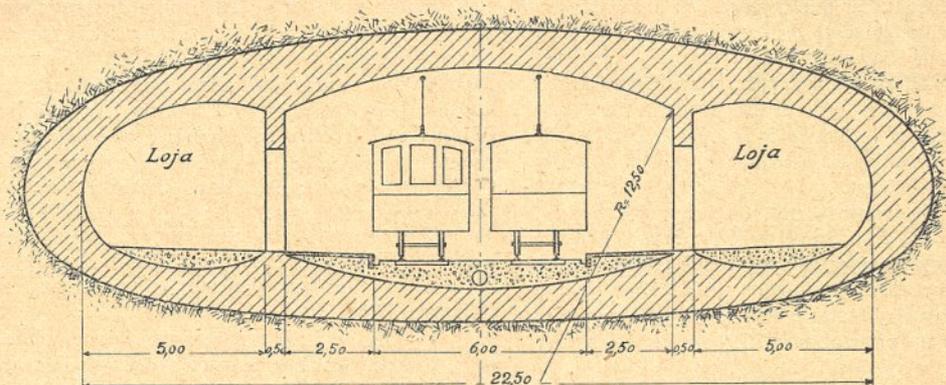
CAPITÃO MOREIRA CARDOSO  
que regressa por via aérea

restantes aviões em número de 5, na opinião do tenente mecânico Manuel Gouveia, não podiam seguir viagem em virtude dos respectivos motores não merecerem confiança, e, para os reparar convenientemente era necessário um trabalho aturado de dois mezes, o que ocasionava uma enorme despesa e perda de tempo. De Lourenço Marques para a Beira levantaram então vôo os viões 209, 208 e 210, tripulados, respectivamente, pelos srs. major Pinho da Cunha; e capitães Joaquim Baltazar Moreira Cardoso, com três mecânicos.

Os restantes aviadores, isto é, os srs. coronel Cifka Duarte, major Pinheiro Correia, Capitães Pimenta, Amado da Cunha e Oliveira Viegas, tenente Manuel Gouveia e um dos mecânicos, visto que já partiram com destino a Lisboa os srs. capitão Tartaro e Humberto da Cruz, embarcarão no dia 19 no paquete «Colonial», com os cinco aviões desmontados e encaixotados.

Em Lourenço Marques os aviadores têm continuado a ser objecto das melhores homenagens da população. Começaram a ser desmontados os aparelhos que regressarão pela via marítima, e que são os n.ºs 203, 207, 206, 202 e 201.

Em Lisboa aguarda-se com ansiedade o regresso dos aviadores que conseguiram regressar e completar brilhantemente o cruzeiro.



PERFIL TRANSVERSAL DOS TUNEIS PROPOSTOS

## AS GRANDES COMUNICAÇÕES DE LISBOA

### RÊDE DE ARTÉRIAS RADIAIS E TRANSVERSAIS

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

**N**O artigo de 1 do corrente dei idéa do notável plano do distinto engenheiro António Belo para o estabelecimento das grandes artérias radiais e transversais da cidade de Lisboa, definidas racionalmente em obediência às sujeições orográficas para facilitar a circulação.

Tão inteligentemente delineado foi esse plano que a meu vêr se impõe a sua gradual execução e deve ser observado sem alterações.

Todos estão de acôrdo em aceitar o prolongamento da Avenida da Liberdade, à qual se junta a que vai de Alcântara para se fundirem numa estrada directa para o Lumiar. Do ponto de convergência irradia para um lado a auto-estrada de Cascais que dá ao mesmo tempo ligação para Benfica e Sintra e para o outro lado a Avenida de Berne prolongada até o Beato. A Avenida Almirante Reis prolongada até o aerodromo; as avenidas marginaes e a transversal interior: Avenida Wilson, Rua de S. Bento, Avenida Fontes e ruas prolongadas até Xabregas, constituem, com as anteriormente indicadas, um conjunto indeclinável que importa realizar.

\* \* \*

Vejam agora como no plano apresentado se procura remediar o congestionamento já hoje grande e dentro em pouco aflitivo da Baixa por efeito do rápido desenvolvimento dos transportes por automóvel juntos à activa circulação dos eléctricos.

É principalmente nas ruas Augusta e do Ouro e nos cruzamentos destas com as transversais que esses embaraços se acentuam.

A solução encontrada pelo sr. Belo é a criação de vias privativas para os eléctricos pela abertura de dois

túneis: um do Largo do Corpo Santo ao começo da Avenida da Liberdade e o outro do Campo das Cebolas ao Poço do Borratem.

Cada um desses túneis terá as duas vias para os eléctricos e passeios para os peões, ladeados de lojas.

O primeiro é em ângulo, cujo vertue se liga por ascensor com a Rua Ivens. Dêsse ponto parte um ramal que forma o prolongamento da Rua da Vitória para permitir o acesso dos eléctricos. O outro tunel tem disposição simétrica e ligação que liga com a mesma rua e por um ascensor com o Largo do Caldas. O primeiro tem também um ramal para o ligar com o Rossio no prolongamento da Rua da Betesga.

As gravuras que inserimos: uma em página de abertura e a outra que ilustra o artigo, dão idéa destas novas artérias que em conjugação com as linhas marginaes facilita a circulação dos eléctricos e deixam livres as ruas da Baixa para os automóveis.

Não é forçoso construir simultaneamente os dois túneis. O do Corpo Santo à Avenida deve ser construído primeiro, desafogando desde logo as ruas do Ouro e Augusta, mais congestionadas actualmente. Das linhas que vão dar à Avenida devem seguir: as ascendentes em passagem subterrânea para atravessarem aquela artéria e voltarem à flôr do terreno na rua oriental.

De há muito se alvitra a construção de um tunel do Corpo Santo ao Rossio, principalmente para descongestionar a Rua do Arsenal, o que se obtem, aliás, pela ligação marginal do Cais do Sodré com o Terreiro do Paço. A solução do sr. Belo é mais radical e mais larga e fecunda pelo descongestionamento das principais ruas da Baixa e independência da circulação de eléctricos da de outros veículos.

É ocioso frisar que o plano que analisamos conta com o prolongamento da Avenida Almirante Reis até à Praça da Figueira. Para desafogar inteiramente a circulação impõe-se o corte dos edificios laterais do Rossio nas suas quatro extremidades para deixar desafrentadas a Igreja de S. Domingos e a Estação do Rossio e desafogadas as entradas da Rua do Carmo e da Rua da Betesga.

Para se avaliar o serviço que prestam os tunces, como o que se propõe, basta lembrar o *Traforo* em Roma entre as *vias* del *Tritone* e *Nazionale*.

O tunel do Corpo Santo mede 860<sup>m</sup> e os dois ramaes à Rua da Vitória e ao Rossio 130<sup>m</sup> cada um.

O tunel oriental tem 750<sup>m</sup> e o ramal 75<sup>m</sup> apenas.

\* \* \*

Contem ainda o plano um sistema de Avenidas formando um T para arejar o Bairro Alto e facilitar comunicações importantes.

As duas ruas do Carmo e do Almada com a Garrett, Loreto, Calçada do Combro e da Estrêla constituem uma artéria importante, que cruza a Rua de S. Bento, e entre esta e o Poço Novo se desdobra em duas estreitas ruas: do Pôço dos Negros e dos Poiais de S. Bento. Da Praça de Camões e em prolongamento da Rua do Alecrim, outra artéria importante, constituída pelo Largo de S. Roque e ruas de S. Pedro de Alcântara e D. Pedro V à Praça do Rio de Janeiro e continua pela Rua da Escola Politécnica à Praça do Brasil e ruas mais além.

Essa artéria é estrangulada pela Igreja de S. Roque que de modo algum pode ser cortada, como o não poderiam ser sem enorme dispêndio os edificios do outro lado.

Propõe o sr. Belo que da Praça de Camões parta uma avenida que vá passar entre a Igreja dos Inglesinhos e o Conservatório. Segue-se uma praça circular da qual partem duas ruas: uma que pelo alargamento da Rua do Seculo vá desembocar no Rio de Janeiro e a outra, com a curvatura necessária, passe entre a Igreja de Jesus e o Liceu Passos Manuel e vá terminar na Rua de S. Bento em frente da escadaria do Palácio das Côrtes.

Dêste modo, a actual comunicação por S. Pedro de Alcântara desdobrava-se em outra de igual comprimento ou até um pouco mais curta e serviam-se directamente vários edificios importantes. É uma obra dispendiosa e que oferece certas dificuldades de execução, mas de incontestável alcance.

São de considerar certas modificações nesta parte do plano.

Em primeiro logar, o trôço comum deve sair do ângulo da Praça de Camões em que tem origem a Rua do Loreto.

A nenhum dos trôços é preciso dar grande largura. Bastam 20 a 25<sup>m</sup> para obter considerável desafôgo e assim se reduz consideravelmente o custo das obras.

O trôço que vai da praça circular projectada à Rua de S. Bento, o menos importante e de menor

circulação pode ter o alinhamento quebrado em vários trôços: um, que seja o alargamento da Rua do Arco por um corte do lado Norte para atingir a parte larga larga em frente da Academia; o outro partiria dêsse trôço largo para ir ao largo em frente da Igreja de Jesus e o terceiro constituiria o alargamento da Travessa da Peixeira e Rua Pedro Dias, poupando prédios importantes. Para êsses trôços 20<sup>m</sup> de largo são mais que suficientes.

Tinha-se alvitrado em tempo a abertura de uma rua da Praça de Camões à do Rio de Janeiro, para remediar o estrangulamento hoje existente e arejar o Bairro Alto.

O plano do Sr. Belo parece-me mais completo e feliz.

Pode uma primeira etapa reduzir-se à nova ligação de aquelas duas praças e ao alargamento da entrada da Rua do Arco.

\* \* \*

As propostas do Sr. engenheiro Belo, filhas dum estudo atento e competente, não devem de modo algum ser menosprezadas. É preciso que haja um plano geral de comunicações da cidade e dos melhoramentos destinados a realisá-lo gradualmente na medida das possibilidades, mas sem o prejudicar por obras a esmo faltas de concatenação e harmonia.

Tal qual está a cidade, dentro em pouco será quasi impossivel o trânsito em certas ruas. Multiplicar-se-ão os accidentes; os eléctricos e automóveis perdem a vantagem da velocidade e ficam sujeitos a grandes irregularidades de circulação.

Por outro lado não se pode abstrair das sujeições que resultam da orografia da cidade nem do papel preponderante que apresenta na sua vida comercial e burocratica a Baixa.

Há ainda que atender aos recursos de que se dispõe e não perder o rumo das proporções alvitrando obras demasiado dispendiosas.

Há por isso que orientar de vez um plano racional e prático e ei-lo executando, sem desvios pouco a pouco.

Indiquemos a ordem do requerente que nos parece mais rasoável.

A transformação das avenidas Almirante Reis e Fontes é da maior facilidade e não demanda excessivo dispêndio nem expropriações. É obra para executar sem delongas.

Deve coincidir com ela ou seguir-se-lhe logo a conclusão da Avenida Almirante Reis até à Praça da Figueira que se pode dividir em dois trôços successivos: o primeiro da Praça da Figueira à Rua da Palma onde confluem as duas vias dos eléctricos e o outro dêsse ponto à Igreja do Socorro, mais largo e que pode esperar mais algum tempo.

Vem depois o prolongamento da mesma Avenida até o aerodromo que se vai construir. Seguem a estrada directa ao Lumiar e o prolongamento da Avenida da Liberdade e a ligação com o Beato.

Só depois dêsses melhoramentos deve chegar a vez à auto-estrada de Cascais passando ao Norte de Monsanto.

# BASES ORÇAMENTAIS

PARA

## ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

Por ANTÓNIO GUEDES

(Continuação)

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

N.º 241 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o pêso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,00 e incluindo balastragem.

|          |   |
|----------|---|
| 2        | agulhas de aço e acessórios   |
| 2        | cróximas de aço e acessórios  |
| 7,5662 T | de carris Vignole de aço  |
| 40       | barretas de cantoneira  |
| 80       | parafusos de via com porcas e anilhas                               |
| 758      | «tirefonds» correntes   |
| 120      | «tirefonds» de junta  |
| 2        | jogos de travessas especiais  |
| 7        | travessas rectangulares   |
| 126,562  | m. c. de brita que passe por anel de 0 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro |
| 20,5 h.  | de capataz de via   |
| 535,8 h. | de assentador   |
| 552,6 h. | de trabalhador  |
| 5%       | dos jornais para ferramentas  |

N.º 242 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o pêso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,05 e incluindo balastragem.

|          |   |
|----------|---|
| 2        | agulhas de aço e acessórios   |
| 2        | cróximas de aço e acessórios  |
| 7,4026 T | de carris de Vignole de aço   |
| 40       | barretas de cantoneira  |
| 80       | parafusos de via com porcas e anilhas                               |
| 758      | «tirefonds» correntes   |
| 120      | «tirefonds» de junta  |
| 2        | jogos de travessas especiais  |
| 7        | travessas rectangulares   |
| 127,255  | m. c. de brita que passe por anel de 0 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro |
| 21 h.    | de capataz de via   |
| 537,5 h. | de assentador   |
| 554 h.   | de trabalhador  |
| 5%       | dos jornais para ferramentas  |

N.º 243 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665

de largura entre carris com o pêso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,10 e incluindo balastragem.

|          |   |
|----------|---|
| 2        | agulhas de aço e acessórios   |
| 2        | cróximas de aço e acessórios  |
| 7,439 T  | de carris Vignole de aço  |
| 40       | barretas de cantoneira  |
| 80       | parafusos de via com porcas e anilhas                               |
| 744      | «tirefonds» correntes   |
| 120      | «tirefonds» de junta  |
| 2        | jogos de travessas especiais  |
| 8        | travessas rectangulares   |
| 127,946  | m. c. de brita que passe por anel de 0 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro |
| 21 h.    | de capataz de via   |
| 539 h.   | de assentador   |
| 535,5 h. | de trabalhador  |
| 5%       | dos jornais para ferramentas  |

N.º 244 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o pêso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,15 e incluindo balastragem.

|          |   |
|----------|---|
| 2        | agulhas de aço e acessórios   |
| 2        | cróximas de aço e acessórios  |
| 7,4754 T | de carris Vignole de aço  |
| 40       | barretas de cantoneira  |
| 80       | parafusos de via com porcas e anilhas                               |
| 744      | «tirefonds» correntes   |
| 120      | «tirefonds» de junta  |
| 2        | jogos de travessas especiais  |
| 8        | travessas rectangulares   |
| 128,637  | m. c. de brita que passe por anel de 0 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro |
| 21 h.    | de capataz de via   |
| 540,5 h. | de assentador   |
| 536,5 h. | de trabalhador  |
| 5%       | dos jornais para ferramentas  |

N.º 245 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o pêso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e

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

|          |   |
|----------|---|
| 2        | agulhas de aço e acessórios   |
| 2        | cróximas de aço e acessórios  |
| 7,5118 T | de carris Vignole de aço  |
| 40       | barretas de cantoneira  |
| 80       | parafusos de via com porcas e anilhas                               |
| 750      | «tirefonds» correntes   |
| 120      | «tirefonds» de junta  |
| 2        | jogos de travessas especiais  |
| 9        | travessas rectangulares   |
| 129,330  | m. c. de brita que passe por anel de 0 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro |
| 21 h.    | de capataz de via   |
| 542,5 h. | de assentador   |
| 338 h.   | de trabalhador  |
| 5%       | dos jornais para ferramentas  |

N.º 246 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o pêso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,25 e incluindo balastragem.

|          |   |
|----------|---|
| 2        | agulhas de aço e acessórios   |
| 2        | cróximas de aço e acessórios  |
| 7,5482 T | de carris Vignole de aço  |
| 40       | barretas de cantoneira  |
| 80       | parafusos de via com porcas e anilhas                               |
| 756      | «tirefonds» correntes   |
| 120      | «tirefonds» de junta  |
| 2        | jogos de travessas especiais  |
| 10       | travessas rectangulares   |
| 130,021  | m. c. de brita que passe por anel de 0 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro |
| 21 h.    | de capataz de via   |
| 544 h.   | de assentador   |
| 339,5 h. | de trabalhador  |
| 5%       | dos jornais para ferramentas  |

N.º 247 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o pêso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,30 e incluindo balastragem.

|          |   |
|----------|---|
| 2        | agulhas de aço e acessórios   |
| 2        | cróximas de aço e acessórios  |
| 7,5846 T | de carris Vignole de aço  |
| 40       | barretas de cantoneira  |
| 80       | parafusos de via com porcas e anilhas                               |
| 756      | «tirefonds» correntes   |
| 120      | «tirefonds» de junta  |
| 2        | jogos de travessas especiais  |
| 10       | travessas rectangulares   |
| 130,712  | m. c. de brita que passe por anel de 0 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro |
| 21 h.    | de capataz de via   |
| 545,8 h. | de assentador   |
| 340,8 h. | de trabalhador  |
| 5%       | dos jornais para ferramentas  |

N.º 248 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o pêso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,35 e incluindo balastragem.

|          |   |
|----------|---|
| 2        | agulhas de aço e acessórios   |
| 2        | cróximas de aço e acessórios  |
| 7,621 T  | de carris Vignole de aço  |
| 40       | barretas de cantoneira  |
| 80       | parafusos de via com porcas e anilhas                               |
| 762      | «tirefonds» correntes   |
| 120      | «tirefonds» de junta  |
| 2        | jogos de travessas especiais  |
| 11       | travessas rectangulares   |
| 151,403  | m. c. de brita que passe por anel de 0 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro |
| 21,5 h.  | de capataz de via   |
| 547,5 h. | de assentador   |
| 342 h.   | de trabalhador  |
| 5%       | dos jornais para ferramentas  |

N.º 249 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o pêso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,40 e incluindo balastragem.

|          |   |
|----------|---|
| 2        | agulhas de aço e acessórios   |
| 2        | cróximas de aço e acessórios  |
| 7,6574 T | de carris Vignole de aço  |
| 40       | barretas de cantoneira  |
| 80       | parafusos de via com porcas e anilhas                               |
| 768      | «tirefonds» correntes   |
| 120      | «tirefonds» de junta  |
| 2        | jogos de travessas especiais  |
| 12       | travessas rectangulares   |
| 152,096  | m. c. de brita que passe por anel de 0 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro |
| 21,5 h.  | de capataz de via   |
| 549,2 h. | de assentador   |
| 343,5 h. | de trabalhador  |
| 5%       | dos jornais para ferramentas  |

N.º 250 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o pêso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,45 e incluindo balastragem.

|          |   |
|----------|---|
| 2        | agulhas de aço e acessórios   |
| 2        | cróximas de aço e acessórios  |
| 7,6938 T | de carris Vignole de aço  |
| 40       | barretas de cantoneira  |
| 80       | parafusos de via com porcas e anilhas                               |
| 768      | «tirefonds» correntes   |
| 120      | «tirefonds» de junta  |
| 2        | jogos de travessas especiais  |
| 12       | travessas rectangulares   |
| 152,787  | m. c. de brita que passe por anel de 0 <sup>m</sup> ,06 de diâmetro |
| 21,5 h.  | de capataz de via   |
| 551 h.   | de assentador   |
| 345 h.   | de trabalhador  |
| 5%       | dos jornais para ferramentas  |

N.º 251 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o pêso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,50 e incluindo balastragem.

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

7,7502 T de carris Vignole de aço  
 40 barretas de cantoneira  
 80 parafusos de via com porcas e anilhas  
 768 «tírefonds» correntes  
 120 «tírefonds» de junta  
 2 jogos de travessas especiais  
 12 travessas rectangulares  
 135,478 m. c. de brita que passe por anel de 0<sup>m</sup>,06 de diâmetro  
 21,5 h. de capataz de via  
 552,5 h. de assentador  
 546 h. de trabalhador  
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 252 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o pêso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250<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  
 7,7666 T de carris Vignole de aço  
 40 barretas de cantoneira  
 80 parafusos de via com porcas e anilhas  
 774 «tírefonds» correntes  
 120 «tírefonds» de junta  
 2 jogos de travessas especiais  
 15 travessas rectangulares  
 134,171 m. c. de brita que passe por anel de 0<sup>m</sup>,06 de diâmetro  
 21,5 h. de capataz de via  
 554,5 h. de assentador  
 347,6 h. de trabalhador  
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 253 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o pêso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250<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  
 7,805 T de carris Vignole de aço  
 40 barretas de cantoneira  
 80 parafusos de via com porcas e anilhas  
 780 «tírefonds» correntes  
 120 «tírefonds» de junta  
 2 jogos de travessas especiais  
 14 travessas rectangulares  
 134,862 m. c. de brita que passe por anel de 0<sup>m</sup>,06 de diâmetro  
 21,5 h. de capataz de via  
 556 h. de assentador  
 349 h. de trabalhador  
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 254 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o pêso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250<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  
 7,8594 T de carris Vignole de aço  
 40 barretas de cantoneira  
 80 parafusos de via com porcas e anilhas

780 «tírefonds» correntes  
 120 «tírefonds» de junta  
 2 jogos de travessas especiais  
 14 travessas rectangulares  
 135,553 m. c. de brita que passe por anel de 0<sup>m</sup>,06 de diâmetro  
 21,5 h. de capataz de via  
 557,6 h. de assentador  
 350,5 h. de trabalhador  
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 255 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o pêso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250<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  
 7,8758 T de carris Vignole de aço  
 40 barretas de cantoneira  
 80 parafusos de via com porcas e anilhas  
 786 «tírefonds» correntes  
 120 «tírefonds» de junta  
 2 jogos de travessas especiais  
 15 travessas rectangulares  
 136,244 m. c. de brita que passe por anel de 0<sup>m</sup>,06 de diâmetro  
 22 h. de capataz de via  
 559,3 h. de assentador  
 351,5 h. de trabalhador  
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 256 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o pêso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250<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  
 7,9122 T de carris Vignole de aço  
 40 barretas de cantoneira  
 80 parafusos de via com porcas e anilhas  
 792 «tírefonds» correntes  
 120 «tírefonds» de junta  
 2 jogos de travessas especiais  
 16 travessas rectangulares  
 136,957 m. c. de brita que passe por anel de 0<sup>m</sup>,06 de diâmetro  
 22 h. de capataz de via  
 561 h. de assentador  
 353 h. de trabalhador  
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 257 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o pêso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250<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  
 7,9486 T de carris Vignole de aço  
 40 barretas de cantoneira  
 80 parafusos de via com porcas e anilhas  
 792 «tírefonds» correntes  
 120 «tírefonds» de junta

- 2 jogo de travessas especiais  
 16 travessas rectangulares  
 137,628 m. c. de brita que passe por anel de 0<sup>m</sup>,06 de diâmetro  
 22 h. de capataz de via  
 562,7 h. de assentador  
 354,5 h. de trabalhador  
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 258 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,85 e incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios  
 2 cróximas de aço e acessórios  
 7,985 T de carris Vignole de aço  
 40 barretas de cantoneira  
 80 parafusos de via com porcas e anilhas  
 798 «trefonds» correntes  
 120 «trefonds» de junta  
 2 jogos de travessas especiais  
 17 travessas rectangulares  
 138,054 m. c. de brita que passe por anel de 0<sup>m</sup>,06 de diâmetro  
 22 h. de capataz de via  
 564,8 h. de assentador  
 356,6 h. de trabalhador  
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 259 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,90 e incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios  
 2 cróximas de aço e acessórios  
 8,0214 T de carris Vignole de aço  
 44 barretas de cantoneira  
 88 parafusos de via com porcas e anilhas  
 804 «trefonds» correntes  
 132 «trefonds» de junta  
 2 jogos de travessas especiais  
 18 travessas rectangulares  
 138,736 m. c. de brita que passe por anel de 0,06 de diâmetro  
 22 h. de capataz de via  
 566,5 h. de assentador  
 358 h. de trabalhador  
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 260 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 2<sup>m</sup>,95 e incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios  
 2 cróximas de aço acessórios  
 8,0578 T de carris Vignole de aço  
 44 barretas de cantoneira  
 88 parafusos de via com porcas e anilhas  
 810 «trefonds» correntes  
 132 «trefonds» de junta  
 2 jogos de travessas especiais  
 19 travessas rectangulares  
 139,417 m. c. de brita que passe por anel de 0<sup>m</sup>,06 de diâmetro  
 22 h. de capataz de via  
 568,5 h. de assentador  
 359,5 h. de trabalhador  
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 261 — Um S de ligação para via férrea de 1<sup>m</sup>,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250<sup>m</sup>, o raio da concordância, para entrevia de 3<sup>m</sup>,00 incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios  
 2 cróximas de aço e acessórios  
 8,0942 T de carris Vignole de aço  
 44 barretas de cantoneira  
 88 parafusos de via com porca e anilhas  
 816 «trefonds» correntes  
 132 «trefonds» de junta  
 2 jogos de travessas especiais  
 20 travessas rectangulares  
 140,098 m. c. de brita que passe por anel 0<sup>m</sup>,06 de diâmetro  
 22 h. de capataz de via  
 570 h. de assentador  
 361 h. de trabalhador  
 5% dos jornais para ferramentas

(Continúa)

COMPREM O «MANUAL DO VI-  
 JANTE EM PORTUGAL»

à venda em tôdas as livrarias.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
 LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

## CAMINHO DE FERRO

# DO

## VALE DE LIMPOPO

A extensão da linha férrea para o Norte do Incomati esteve durante muitos anos em estudo. Em 1909 o engenheiro Costa Serrão fez vários estudos na região entre o Incomati e o Limpopo é também entre este rio e o Inhambane. Contudo nos seus relatórios não apoiou a idéa da extensão da linha férrea próximo da costa, mas sim a do Pôrto de Lourenço Marques para o interior.

Como os portos entre Lourenço Marques e o Save não podem ser freqüentados por navios de alto bordo e estão portanto praticamente fechados para o tráfico oceânico, os productos de exportação do interior têm que ser enviados para Lourenço Marques, por terra, embarcados em navios costeiros, e eventualmente transbordados para navios de alto bordo, naquele pôrto.

Isto significa que as regiões mais longínquas da costa têm desvantagens para a exportação dos seus productos que são prejudicados pelo custo do seu transporte para Lourenço Marques que, muitas vezes, é maior que o preço dos fretes deste pôrto, até aos portos da Europa.

A extensão das linhas da rede ferroviária deste pôrto para o Norte e Nordeste deveria portanto ser vantajosa.

Nos planos para a construção de linhas férreas para esta Colónia apresentados em 1919 pelo engenheiro Lopes Galvão estão incluídas as projectadas extensões dos Caminhos de Ferro de Xinavane, atravessando o Incomati em Magude, continuando para o Norte na direcção de Guijá e daí ao longo da margem direita do Limpopo para Mapae.

A necessidade de estender a linha do Incomati tornou-se mais visível, devido ao desenvolvimento das regiões ao Norte do rio e ainda mais desde que tomou corpo o projecto referente ao Vale do Limpopo, com os seus importantes planos de irrigação e de construções.

Este caminho de ferro poderia ser uma obra de valor, não só para esta colónia mas também para as regiões próximas da Rodésia, cujo pôrto natural é Lourenço Marques, como ficou demonstrado com a visita do Ministro das Obras Públicas da Rodésia, sr. Gilchrist, que veio aqui discutir a utilização do pôrto e combóios de Lourenço Marques pela Rodésia, para a exportação dos seus productos. Êle frisou

as recíprocas vantagens que daí resultariam, numa entrevista publicada pelo jornal local «Notícias» durante o mês de Novembro de 1933 e apontou as grandes vantagens que haveria se esse combóio se estendesse mais para o Norte, tanto mais vantajoso quanto mais se aproximasse da fronteira da Rodésia.

A posse do continente africano pelos europeus foi subordinada, desde o Congresso de Berlim, ao princípio da ocupação permanente, que substituiu o da conquista.

A conquista que foi primitivamente militar e depois civil está completada nas Colónias e está aqui mais avançada do que em muitas outras colónias francesas, inglesas e italianas, nas quais a ocupação militar ainda não é completa, enquanto que noutras ainda não ce-deu o lugar à administração civil.

O desenvolvimento da concorrência industrial e a luta pelos mercados e pelas matérias primas e além disso o recente aparecimento de novas doutrinas do direito, expostas por nações com excesso de população deu origem ao princípio da ocupação económica, na qual as vias de comunicação constituem um importante factor. A-pesar desta Colónia ser uma das mais progressivas neste sentido, deve desejar-se o aumento do nosso sistema de transportes, de forma a assegurar uma ocupação económica mais perfeita, sem a qual nenhuma economia seria indiscutivelmente aceite.

\* \* \*

O projectado caminho de ferro do Vale do Limpopo não podia ser omitido da expansão do sistema de estradas e caminhos de ferro que tem aumentado durante os últimos anos, particularmente depois que foi resolvido pôr em prática um largo sistema de irrigações na região banhada pelo rio. Com este fim foi organizada em 1929 uma brigada de estudos e menos de dois anos depois os planos completos estão terminados, representando 128 quilómetros de linha para servir a região compreendendo a área coberta pelo plano projectado de irrigação no Vale do Limpopo.

Os planos do caminho de ferro e os estudos foram feitos de-acôrdo com as instruções recebidas das altas regiões do Pôrto e do Caminho de Ferro de Lourenço Marques dadas em 3 de Outubro de 1919. A proposta geral foi apresentada à Conferência Técnica da Repartição das Obras Públicas em 18 de Agôsto de 1930 e foi esta comissão que definitivamente aprovou a extensão daquele caminho de ferro.

A construção foi começada no início do presente ano. Os planos tinham sido elaborados, tendo-se em conta a necessidade de servir a região que ia ser irrigada e que, portanto, devia ser atingida pelo caminho mais curto, compatível com a segurança e custo da obra e a economia das regiões que deveria atravessar. Também tem que se atender a necessidades de ordem política e militar.

O plano foi formulado em concordância com as instruções da Repartição que procedeu aos estudos e

com as conclusões a que tinha chegado a Comissão Técnica. Será fraccionado e cada parte terá a sua finalidade particular.

A linha bifurca no quilómetro 128 na linha de Xinavane, próximo da estação de Magude e daí corre para o rio Incomati, além da aldeia de Magude, onde faz uma curva para atravessar o rio Chamisso (ou Salsimbe) afluente do Incomati e daí segue a margem do rio até ao ponto em que deve ser construída a ponte.

Isto constitue a primeira parte do plano consistindo numa extensão de cinco milhas, sendo o seu objecto immediato o conduzir matérias para a construção da ponte sobre o Incomati e atrair o tráfico da região de Magude, parte do qual não utiliza ainda o combóio. Muitos passageiros viajam pelo caminho da fronteira e os passageiros, assim como as mercadorias, seguem pela estrada devido à dificuldade em atingir a actual estação de Magude. Logo que a ponte estiver construída, poderá iniciar-se o segundo troço. Rodeará a colina de Magude e o vale adjunto e continuando quasi em linha recta, para Motaze, cruzará a estrada de Xinave-Guijá, onde poderá açambarcar o tráfico de Guijá e Chibuto. Este troço terá uma extensão de 22 milhas e terminará em Motaze. Depois segue-se o terceiro troço, que depois de cruzar o rio Mazinshope, corre sem dificuldade para o centro da região que será irrigada pelo plano «Trigo de Morais» e termina na estação de Lionde. Haverá então bifurcações para Este e Oeste através do vale que servirão a região irrigada. Lionde será atingida com um comprimento total de linha de 47,7 milhas. A construção suspender-se-á aqui um pouco e neste ponto grande quantidade do tráfico de Guijá, Chibuto e Bilene será aproveitada

porque essas regiões até agora não têm tido meios económicos de transporte.

A quarta e quinta secções com um comprimento de 51.755,6 quilómetros, corre de Este para Leste ao longo da zona irrigada e segue o vale do Limpopo. A estação de Guijá, em frente da aldeia do Caniçado, centro da circunscricção da Guijá será atingida por um comprimento total da nova linha de 35,585 e é o fim quarta secção. A barragem de «Mousinho de Albuquerque» (Plano Trigo de Morais) ao fim da quinta secção, estará a 66 milhas de Magude e será sobre esta barragem que o combóio eventualmente atravessará o vale do Limpopo e se for necessário estender-se-á para o norte para servir o Transvaal oriental e a Rodésia do Sul.

O custo total da linha foi calculado em 368.389 libras ou 2.880 libras por quilómetro. Um custo que se compara favoravelmente com o custo de outras linhas no sul da Colónia. Se deduzirmos o custo da ponte do Incomati, que é uma despesa importante, que servirá também de estrada, mas que é um factor indispensável, o custo do caminho de ferro será de 329.334 libras ou 2,576 por quilómetro.

Cada troço tem os seus projectos especiais e cómputo de despesa, para permitir que o programa da construção fôsse feita por secções e por anos. É portanto possível, tecnicamente e financeiramente, construir uma secção por ano, se fôr necessário.

Nos estudos e nos projectos considerou-se especialmente o problema das canalisações. Poderá haver água nos seguintes pontos: Magude (quilómetro 8), Pontia (quilómetro 14), Mazinshope (quilómetro 43) e Limpopo (quilómetro 76). Ao longo do vale do Limpopo (4.ª 5.ª 6.ª secções) espera-se que a água seja fornecida pelos canais de irrigação.

## I M P R E N S A

### «BOLETIM DA DIRECÇÃO DOS PORTOS E CAMINHOS DE FERRO DE MOÇAMBIQUE»

O artigo que noutro logar publicamos com o título *Caminhos de Ferro do Vale de Limpopo*, é transcrito, com a devida vénia do Boletim da Direcção dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique.

«A VOZ»

Passou no dia 29 mais um aniversário do jornal diário «A Voz», cuja direcção está entregue desde a sua fundação ao nosso director—o ilustre engenheiro Fernando de Sousa—que tão proficientemente tem dirigido o sucessor do antigo diário católico «A Epoca».

Vão passados nove anos da fundação de «A Voz», jornal que à custa do esforço do seu director e de um

grupo dos seus colaboradores, tem conseguido manter-se, sempre dentro de uma honestidade digna e sã.

Ao seu director, nosso querido amigo e a todos os seus cooperadores a expressão sincera dos desejos de longa vida.

### «DIÁRIO DE COIMBRA»

Reapareceu este interessante diário que, dirigido agora pelo Dr. Torres Garcia diz no seu artigo do fundo ser o órgão do movimento regionalista das Beiras, segundo decisão do Conselho Regional que recentemente reuniu e que em Julho do corrente ano realizará em Coimbra o Congresso Beirão.

O «Diário de Coimbra» que é um jornal simpático e util, não só para o regionalismo como também para defesa dos interesses de Coimbra, apresenta o mesmo aspecto gráfico e desenvolve com aceno patriotismo os problemas políticos de momento.

Felicitemos os seus dirigentes e o seu corpo redatorial desejando longa vida ao seu importante diário.

# ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

## O SARGENTO LOBATO

**A** iniciativa do nosso colaborador tenente-aviador Humberto Cruz para uma homenagem ao seu heróico companheiro sargento-mecânico Gonçalves Lobato, teve eco em quasi todo o país.

Um grupo de sargentos do exército resolveu mandar construir um mausoleu, como piedosa e justa homenagem ao glorioso aviador, e, nele, guardar os seus restos mortais.

A comissão organisadora desta homenagem, composta da classe dos sargentos, briosa classe a que Lobato com honra pertencia, tem o apoio geral, demonstrado no acolhimento que teve em todos os seus pedidos. Camaradas do exército, guarda republicana, marinha e guarda fiscal, acudiram a esse apêlo feito pela referida comissão, contribuindo assim num gesto nobre e patriótico.



Mecânico António Lobato

Essa figura simpática do sargento Lobato, companheiro inseparável de Humberto Cruz e do malogrado Plácido d'Abreu deixou bem vincado no pensamento dos portugueses o seu valor, a sua lealdade e o seu patriotismo, e, a sua memória tornou-se um símbolo da classe dos sargentos que não mais o olvidarão.

Maximiano Alves escultor, e Almeida Araujo, architecto, dois artistas de talento, trabalham na «maquette» do modesto mausoleu, que será inaugurada em occasião oportuna.

Neto Portugal, furriel de caçadores 5, que se encontra presidindo à comissão desta homenagem a Gonçalves Lobato, merece a simpatia da sua classe pela maneira honesta e inteligente como tem orientado os trabalhos, e merece a admiração de todos os que estão ao par do seu tenaz esforço para o bom exito de uma homenagem patriótica.

## MANDAMENTOS DO JORNALISTA

**N**ÃO têm conta os mandamentos adaptados aos jornalistas e cá encontramos uns dez antigos que aqui ficam para a coleção.

- 1.º — Procura diminuir em vez de exaerger a importância dos factos.
- 2.º — Nunca percas de vista a lei sobre difamação.
- 3.º — Procura ter vivacidade e iniciativa, porém, faz com socêgo tudo que possa ser *sensacional*. Evita as frases brutais e os pormenores desnecessários, de natureza delicada.
- 4.º — Não deixes que as noticias atraiçõem a côr política do jornal. Narra os factos com toda a sua nudés e realidade.
- 5.º — Dá aos títulos dos artigos a mais absoluta imparcialidade.
- 6.º — Sê escrupulosamente justo para com os teus adversários.
- 7.º — Considera que o dever dum reporter, é dizer a verdade; do redactor em chefe, ser prudente; de todo o jornalista, ter caráter, o que depende da sua vivacidade e da sua prudência.
- 8.º — Sê generoso no louvor e cortez na censura.
- 9.º — Tem cuidado em escrever bem os nômes. Ha quem se moleste por vêr o seu nôme estropeado, por supôr que pode ser tomado na conta dum insignificante ou desconhecido.
- 10.º — Nunca te fies no que se diz e consta; averigua, compulsa provas, relê o que escreves.

## CAMINHO DE FERRO DE LESTE

**V**IEIO parar-nos ás mãos uma tabela para passageiros e bagagens do caminho de ferro de leste do ano de 1857, tabela esta que passamos a transcrever;

| ESTAÇÕES                             | 1.ª Classe | 2.ª Classe | 3.ª Classe |
|--------------------------------------|------------|------------|------------|
| De Lisboa ao Poço do Bispo . . . . . | 100        | 80         | 40         |
| Oliveas . . . . .                    | 150        | 120        | 40         |
| Sacavem . . . . .                    | 200        | 150        | 80         |
| Povoa . . . . . 7 . . . . .          | 360        | 270        | 120        |
| Alverca . . . . .                    | 440        | 350        | 140        |
| Alhandra . . . . .                   | 520        | 420        | 170        |
| Villa Franca . . . . .               | 600        | 480        | 190        |
| Carregado . . . . .                  | 700        | 560        | 240        |
| Azambuja . . . . .                   | 920        | 740        | 340        |
| Virtudes . . . . .                   | 1020       | 820        | 370        |

Os passageiros que tomarem logar de uma estação para a immediata pagarão . . . . . 100 80 40

Exceptua-se de Sacavem para a Povoa que pagarão . . . . . 160 120 40

E do Carregado para a Azambuja que pagarão . . . . . 220 180 90

(Por serem distancias superiores a 5 kilometros).

### BAGAGENS

Concede-se a cada viajante 30 kilogrammas.

Os excedentes até 10 kilogrammas por toda e qualquer distancia pagarão . . . . . 100 réis

Alem de 10 kilogrammas, mais . . . . . 50 réis

E assim successivamente egual quantia mais por cada novacção de 10 em 10 kilogrammas.

Esta estação de «Virtudes» era um pequeno logarejo entre Azambuja e Reguengo onde não páram há muito tempo combóios por ser de pouco movimento.

E já lá vão perto de 80 anos. . .

## TRIFEIROS

**A** designação irónica de *trifeiros* dada aos portugueses é geralmente ignorada pelos portugueses e vamos dar conhecimento dessa designação aos nossos leitores.

Quando, em 1845, D. João I tentou a conquista de Ceuta, foi a cidade do Porto a primeira a enviar-lhe poderosas forças de marinha, devidamente apetrechada de material de guerra, nada faltando, inclusive fardamento e comida em abundância, aos valentes e heroicos soldados que dali partiram entusiasmados com mais essa aventura.

Os briosos portugueses sacrificaram-se ao ponto de nada faltarem aos combatentes e assim a abundância de viveres foi enorme como enorme foi o sacrificio dos homens da cidade invicta que passaram a alimentar-se somente de miudos e entranhas de gado vacuum, afim de reservarem a melhor carne para a guarnição da briosa armada.

Por tanto é bem nobre a denominação de *trifeiros* que se dá aos filhos do Porto pelo seu nobre esforço em defesa do seu torrão.

## OS «SEM CHAPEU»

**A** abolição do chapeu, conquanto não tivesse pegado no nosso país, noutros fez-se sentir pois os proprietários da indústria de chapalaria notam dia a dia a tendência que a mocidade tem para deixar de usar «tampa».

Na China, como todos sabem é onde se fabricam bons chapéus de palha, faliram os fabricantes dos conhecidos palhinhas.

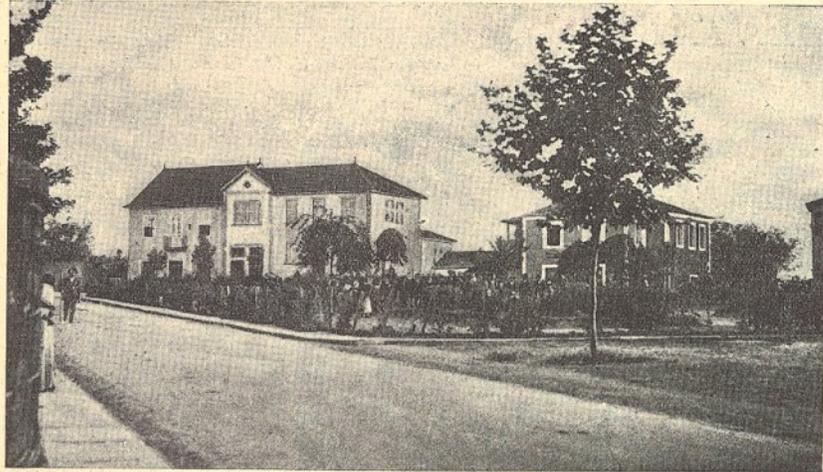
O chapeu de palha, reconhecido de grandes vantagens durante as estações calmosas é de origem chinsã. Próximo de Cantão existiam fábricas desses chapéus que os fabricavam a cuidado, desde o seu inicio, consagrando-lhes sempre uma perfeição distinta.

Na Europa os primeiros chapéus de palha a aparecer foram executados em Paris por um curioso, em 1404; em França, foram os mesmos usados com guarnições de prata. Em 1459 no inventário de sir John Fastolf figuraram alguns desses chapéus como objecto raro e precioso.

Mas como iamõs dizendo os fabricantes e proprietários de chapelarias estão furibundos e desejosos de obrigar os «rãs» novos a usar chapeu.

Ainda se não tornou obrigatório o chapeu, salvo em Cuba onde o governo da república publicou um decreto proibindo os cidadãos de se exibirem em público, sem casaco, gravata e chapeu.

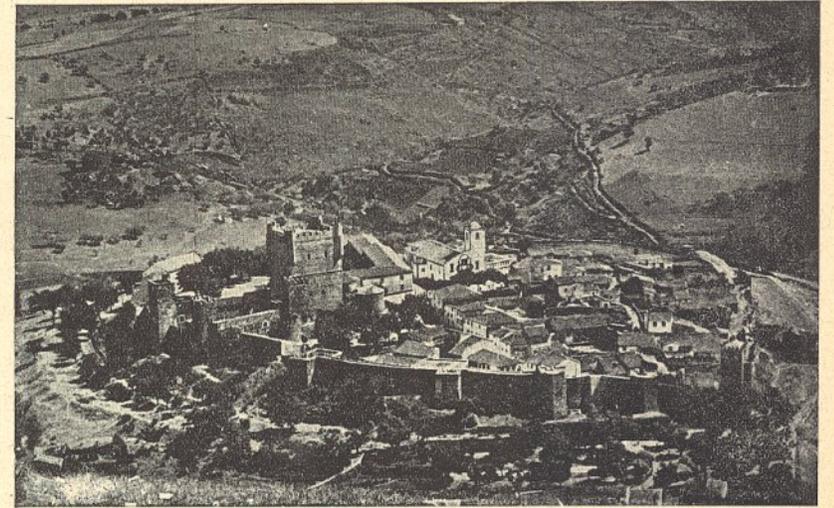
Alegrem-se ao menos os alfaiates e chapelleiros de Cuba.



TONDELA

*Jardim Público*

# PORTUGAL TURÍSTICO



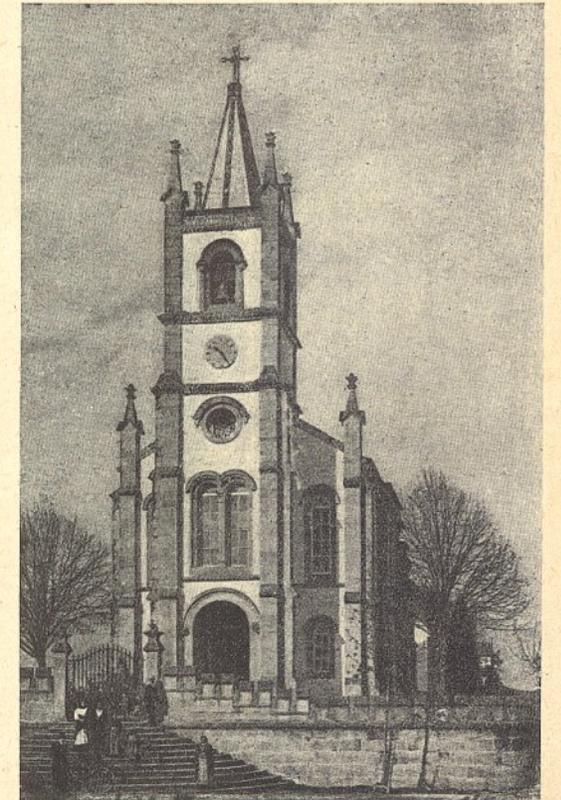
BRAGANÇA

*As Muralhas da Fortalesa*

PALMELA

*Pelourinho*

TONDELA

*Igreja do Carmo e Hospital de S. Maria*

TONDELA

*Nova Igreja Matriz*

# PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

## ESTATUTO DA ORDEM DOS ENGENHEIROS

Elaborado pela Direcção da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses recebemos o projecto do estatuto que na sua nova séde foi discutido e apreciado nas suas últimas reuniões por deliberação tomada na assembléa geral extraordinária de 8 e 9 de Maio de 1934.

### GROTTES DE ST-ADRIÃO

O sr. engenheiro Mendes da Costa publicou recentemente um folheto em lingua franceza sôbre as grutas de Santo Adrião (Miranda do Douro), Portugal, extrato do Bulletin du Speléo-Club de France. É um estudo curioso que se faz acompanhar de alguns croquis e gravuras que bem ilucidam a interessante descrição.

### AUTOMOTORAS GOMIS

Editado em Madrid acabamos de receber um folheto de 32 páginas sôbre automotoras Gomis, princípios técnicos e experiências pelo seu autor sr. Manuel Gomis Cornet.

Diz o autor do folheto que actualmente a situação crítica que atravessam as empresas ferroviárias é de molde a serem socorridas e o motivo desta crise é sômente de competência de transportes e não do aumento de tarifas.

Estas dificuldades podem, muito bem ter um fim desde que se modernizem os serviços ferroviários, procurando-se automotoras com boa velocidade, segurança, comodidade e confôrto, e daqui se consegua maior rendimento.

## ORGANIZAÇÃO DO TURISMO EM PORTUGAL

O ilustre engenheiro e nosso amigo Carlos Manito Torres, que recentemente foi nomeado pelo Governo para fazer parte do I Congresso Nacional de Turismo, publicou a tése que ali apresentou.

É um importante estudo de 60 páginas do qual se publicam as suas interessantes conclusões gerais:

I — Gerência rígida e comando único, irradiando uniformemente desde o centro às últimas extremidades, para poder conseguir-se uma obra una, rápida e coerente, num meio evidentemente impreparado e nem sempre favorável.

II — Condicionamento desta acção unitária segundo os ramos naturais de especialização que mais nos interessam no momento: «cultura, organização, propagação».

III — Intervenção clara do país na gerência turística, através duma ampla representação das actividades particulares, sem quebra, porém, da directriz central.

IV — Ligação flexível, mas segura e eficaz, entre o núcleo central e os organismos periféricos, nos quais se dará ao município posição especial e de relêvo, porém sem absorção

das restantes influências, o que seria incompatível com o interesse turístico actual.

V — Política franca e desassomburada de protecção ao «Hotel», de estímulo aos organismos aferentes, de amparo às empresas exploradoras do turismo, tudo sob condicionamento indispensável, mas o mais ligeiro possível.

VI — Preparação gradual dum futuro, longínquo embora, em que o progresso das circunstâncias nacionais possa permitir que a gerência dos negócios turísticos passe insensivelmente da «posição rígida» à «posição flexível», na qual o município — sem desprezar o concerto das outras actividades regionais — poderia assumir então o comando do turismo local.

## COOPERATIVA DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS

Temos presente o Relatório e Contas da Direcção e Parecer do Conselho Fiscal da gerência de 1934, publicado durante o ano de 1935.

### COMISSÕES DE INICIATIVA

Nota sucinta das principais obras realizadas pelas Comissões de Iniciativa criadas pela lei n.º 1152, de 23 de Abril de 1931.

Publicação coordenada e pela Comissão de Iniciativa do Luzo e Bussaco, para o I Congresso Nacional de Turismo.

Em «explicação» o sr. Ernesto Júlio Navarro, presidente da Comissão de Iniciativa do Luzo e Bussaco desde a sua criação, diz ser esta publicação o resumo de um apanhado de informes solicitados a todas as Comissões de Iniciativa do país em que estes explicam quais as suas obras e melhoramentos de toda a espécie que têm executado durante a sua criação, exposição esta comunicada ao I Congresso Nacional de Turismo, realizado recentemente.

## SINDICATO DOS JORNALISTAS

Com bastante concorrência realizou-se no dia 25 do mês findo a assembléa geral do Sindicato Nacional dos Jornalistas para eleição da nova Direcção.

Presidiu o nosso camarada e amigo Stubbs de Lacerda, secretariado pelos srs. Simões Müller e Torres de Carvalho.

Foi lido o relatório pelo presidente da Direcção cessante sr. Antonio Ferro.

Usaram da palavra vários oradores sobre o relatório que foi aprovado, procedendo-se de seguida à eleição dos novos corpos gerentes que deu o seguinte resultado:

Assembleia geral, efectivos, presidente, Aiala Boto; secretários, Mota Marques e Armando Silva, substitutos, presidente, P.º Manuel de Oliveira; secretários, Felix Correia e Horacio Novais.

Direcção, efectivos, Antonio Ferro, Leopoldo Nunes Alves Morgado, Ferreira da Cunha e Armando Bayli, substitutos, Julio Caiola, Paulo da Costa, Carlos de Vasconcelos e Sá, Manuel Vaz Genro e Fernandes Lira,

Conselho disciplinar, Stubbs de Lacerda, Dr. Manuel Murias e Carlos Cilia.

## OS SERVIÇOS RADIOFONICOS

NOS

## Combóios portugueses

## IMPRESSÕES DUMA VISITA

NÃO é uma novidade entre nós a rádio-fonia nos rápidos Lisboa-Porto-Lisboa. Iniciativa que se deveu ao esforço dum punhado de boas vontades e á visão inteligente, apoio decidido e incentivo animador da Direcção da Companhia Portuguesa. Tentativa interessante, vinha introduzir nos caminhos de ferro portugueses um melhoramento indiscutível, de alcance comprovado, colocando-os em egualdade de circunstâncias com as grandes linhas ferroviárias de além fronteiras.

O empreendimento, entre nós, aparecia envolvido numa rêde apertada de dificuldades de tóda a ordem e sobretudo no campo da técnica, pois, não havia possibilidade de encontrar aparelhagem adaptável aos serviços rádiofónicos nos combóios e lutava-se com a falta de uma emissora potente, que pudesse vencer as dificuldades de captação em viagens de velocidade, aliadas á desvantagem que representa a grande massa de ferro dos rápidos modernos.

Ainda hoje o problêma não teve completa solução.

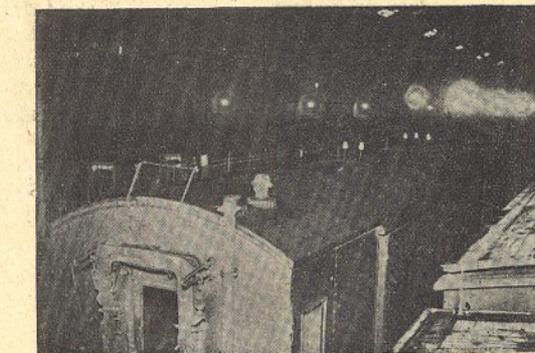
Adoptou-se, então, o sistema de difusão de musica gravada em discos, que de cabines montadas nos forções era radiada para as carruagens providas de aparelhagem, á qual se adaptavam os auscultadores.

Apezar de tódas as deficiências a tentativa encontrou um ambiente muito favorável.

Vinha bem ao encontro duma aspiração geral.

A tentativa havia sido coroada de êxito em França e na Itália, Alemanha e Polónia de há muito vinha sendo experimentada.

Em 11 de Fevereiro de 1930 o governo francês, re-



Uma das antenas

lo titular das Obras Públicas, M. Pernot, inaugurava o combóio rádiofónico Paris-Havre.

Portugal não podia ficar indiferente e esta inovação e, com efeito, escolhida a principal linha, aquela que liga os dois centros mais importantes do país, começaram a circular, entre Lisboa e Porto, os primeiros combóios rádiofónicos portugueses.

Pouco a pouco a prática foi apontando as falhas, os êrros e as deficiências; no campo da técnica apareceram as primeiras soluções para o problêma.

E a iniciativa primitiva, sempre solícitamente acompanhada pela Direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tinha de ser actualizada, levada a corresponder ao aperfeiçoamento técnico dos últimos tempos.

Realizar a ligação regular entre um combóio em marcha e a terra firme era a maior aspiração.

O problêma, ainda hoje sem solução completa, encontrava-se já muito facilitado. Eram necessárias apenas novas energias, maiores esforços, outros capitais e acima de tudo uma larga e inteligente visão.

Aparece então a nova Empresa «Rádio Caminhos de Ferro», organizada nos moldes mais modernos, propondo-se proporcionar aos viajantes algumas horas agradáveis difundindo música, fornecendo as últimas notícias, dando informações úteis, turísticas, comerciais e industriais.

E pouco aproveitou do que estava feito. Preferiu criar de novo.

Num plâno arrojado os rápidos Lisboa-Porto-Lisboa foram dotados de cabines moderníssimas, luxuosas, com a aparelhagem mais aperfeiçoada, podendo captar todos os postos estrangeiros e dando retransmissões perfeitíssimas da Emissora Nacional.

Tem sido vulgar, durante a viagem, ouvir os concertos de Roma, Viena e sobretudo Toulouse.

Quando surgem as zonas de difícil ou impossível captação dois modernos motores eléctricos continuam a radiar, rodando o combóio a 100 á hora, música de discos, em progrâmas continuamente renovados.

As cabines, que visitámos com interêsse, dão-nos um aspecto moderno e comodo.



Instalação da cabine n.º 1

Mas o que praticamente interessa á *Gazeta dos Caminhos de Ferro* é a perfeição dos serviços.

Quer a música dada por auscultadores, quer o serviço de publicidade e informações, dado por poderosos alto-falantes, são serviços nítidos, potentes, mas graduados de forma a não perturbar ou irritar.

Poderemos, sem receio de desmentido, afirmar que os serviços rádiofónicos dos nossos rápidos em nada desmerecem do melhor que se faz lá fóra, dentro dos caminhos de ferro.

Ouvimos, durante a nossa visita, retransmissões de Toulouse e Langenberg numa audição perfeitíssima, apesar da velocidade que o rápido traz em vários pontos e principalmente na Ribeira de Santarem.

A retransmissão da Emissora Nacional deu-nos a impressão de a ouvirmos comodamente instalados num recanto tranquilo de nossa casa, e não num comboio em desabalada marcha.

No intervalo da música é dado o noticiário da última hora, que todos os dias á hora da partida dos rápidos é entregue nas cabines por um importante diário da capital. Mas mais ainda. Soares Ferreira, espírito moderno e empreendedor, não quiz apenas que a sua Empresa aligeirasse a viagem dos passageiros radiando música, ou colher simplesmente proveitos com a publicidade, esta sempre necessária para fazer frente aos múltiplos encargos da organização.

Quiz que a estas duas finalidades se conjugasse uma terceira: a cultural.

Pudemos compulsar os seus "dossiers" e verificámos que a "*Rádio Caminhos de Ferro*" tem acompanhado as grandes iniciativas nacionais, vincado tôdas as datas importantes do nosso calendário histórico,

feito o comentário a todos os acontecimentos dos últimos tempos em curtas palestras literárias.

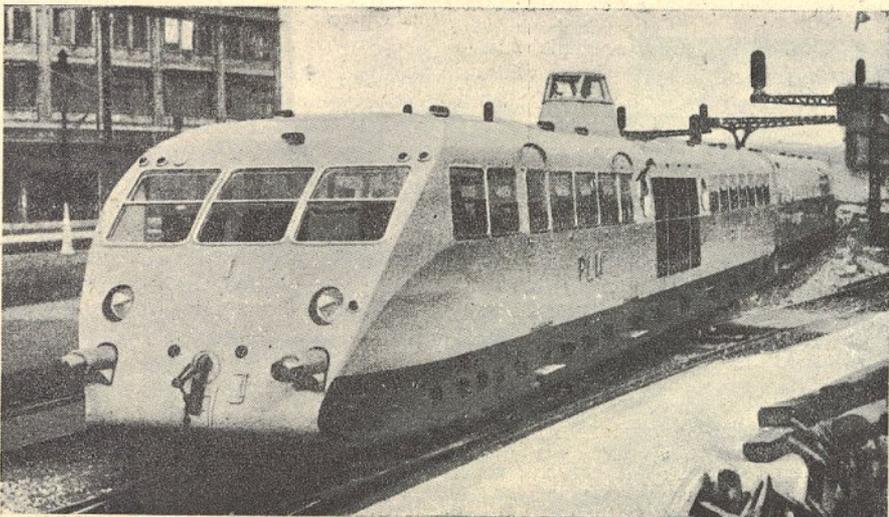
Numa rápida conversa trocada com o Inspector da Empresa, Dr. Mello e Alvim, a quem estão confiados todos os serviços culturais, constatámos que a maior preocupação da Empresa, posta acima do aspecto utilitário, aliás justo e honesto, incide no desejo de tornar os Serviços numa arma posta á disposição duma política — e esta palavra vai empregar sem a idéa restrita em que soe empregar-se — duma política nacionalista, ao serviço da Nação.

Soares Ferreira, o Director e grande animadôr da Empresa, comenta no final da nossa visita: "só temos uma ambição. Servir e bem servir a causa nacional, satisfazer o público e tornar os nossos serviços dignos da C. P."

De facto trouxemos a impressão de que foi co-rouda de êxito esta aspiração.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, á qual tanto interessa tudo o que diz respeito ao engrandecimento dos caminhos de ferro portugueses, com prazer verificou que os actuais serviços rádiofónicos nos rápidos tem "bem servido", propagandeando nos combóios as cousas da nossa terra, dentro dum plano inteligente, sendo por isso dignos da simpatia do público e tem "bem servido" ainda emprestando aos seus serviços uma finalidade cultural, que os impõem aos aplausos do país.

Não queremos rematar esta sucinta notícia sem expressar-mos os desejos que animam a *gazeta* de que os serviços da *Rádio Caminhos de Ferro*, montados como hoje estão, se estendam a outras linhas ferroviárias do país.



O auto-rail duplo «BUGATTI» logo depois de concluidas as experiências e ao chegar à estação de Lyon

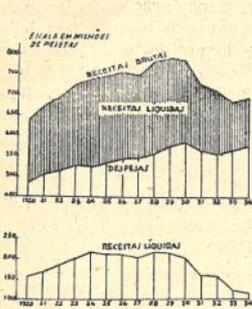


FIGURA 1

Resultados da exploração dos caminhos de ferro de via normal. Empresas que aderiram ao regimen de 1924

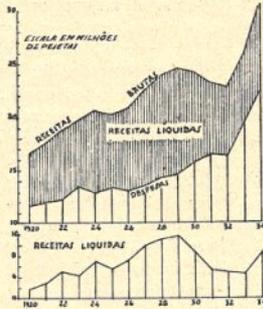


FIGURA 2

Resultado da exploração dos caminhos de ferro de via normal, cujas empresas não aderiram ao regimen de 1924

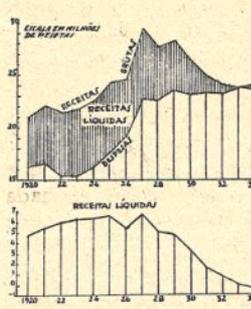


FIGURA 3

Resultado da exploração dos caminhos de ferro de via reduzida, cujas empresas aderiram ao regimen de 1924

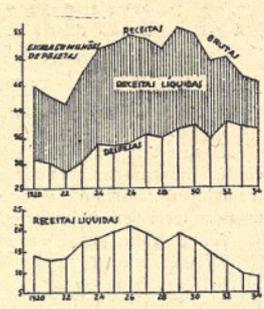


FIGURA 4

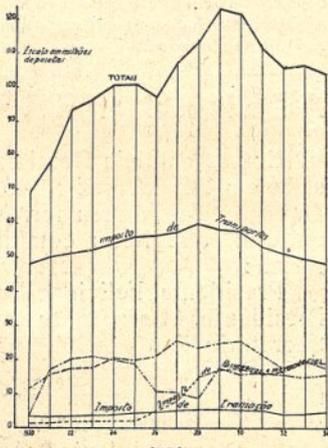
Resultado da exploração dos caminhos de ferro de via reduzida, cujas empresas não aderiram ao regimen de 1924

# OS CAMINHOS DE FERRO ESPANHOIS NO PERÍODO 1920 A 1934

## RESUMO ESTATÍSTICO

O serviço de estatística da Associação Geral de Transportes por via férrea, publicou um resumo estatístico em que se reconhece os resultados da exploração, os encargos financeiros e fiscaes dos caminhos de ferro espanhóis durante o período de 1920 a 1934. Embora esses dados estatísticos não correspondam ao total dos 16.733 km., que actualmente constituem a rede ferroviária espanhola em exploração, praticamente tem o mesmo valor e por eles se faz uma idéa geral da sua situação económica.

Nos gráficos que reproduzimos, relativos às contas de exploração, pode ver-se como para os caminhos de ferro de via normal, aderidos ao Estatuto a partir do valor inicial de 1920, vão ascendendo as importâncias brutas até



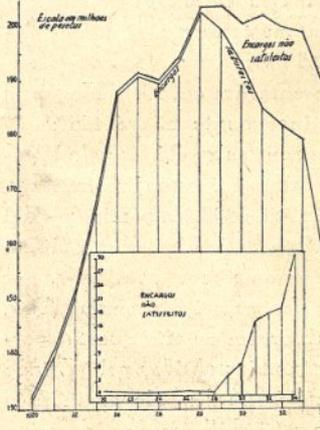
Importâncias recebidas pelo Estado, dos caminhos de ferro

ao ano de 1930 em que começa descendo com maior rapidez. As despesas, pelo contrário, crescem constantemente, o que determina finalmente uma diminuição nas importâncias líquidas.

Os caminhos de ferro que não aderiram ao regime de 1924, apresentam uma tendência mais favorável, porquanto o crescimento das importâncias brutas no último ano, permite-lhes recuperar a sua situação de 1930.

Quanto aos caminhos de ferro de via estreita,

a situação apresenta-se muito mais desfavorável, visto que para as empresas que aderiram ao Estatuto, o decrescimento dos produtos líquidos chega a anular estes por completo em 1933 e 1934 e para os que não aderiram, continuam no decrescimento de receitas nos últimos anos,



Encargos financeiros dos caminhos de ferro espanhóis

# HÁ QUARENTA ANOS

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

## Companhia Carris de ferro do Porto

O relatório annual d'esta companhia, relativo a 1895, contém interessantes dados sobre a exploração da rede de tremvias do Porto e o estado florescente d'esta companhia, uma das mais bem dirigidas que temos no paiz.

A receita geral da companhia, em 1895, montou a 250:657\$090, e as despesas de exploração importaram em réis 141:600\$286, ficando um saldo de 89:056\$804 do qual ha a deduzir os diversos encargos e despesas extraordinarias na importancia de réis 25:200\$421. Importaram, portanto, os lucros líquidos em 65:856\$583.

O movimento de passageiros foi: 2.711.095 passagens, rendendo réis 170.861\$570; 2.445 bilhetes annuaes, 45:023\$150; fretes e recovagens, 2:855\$800; estações centraes, 9:111\$620; alugueis, 962\$000; estrumes, 1:630\$420; aeventual, 212\$560.

O rendimento de cada uma das linhas foi: antiga rede (Boavista), 185:662\$020; linha marginal, 44:995\$070.

No movimento de passagens avulsas houve uma differença para mais de 141.246, na importancia de 5:076\$050. O numero de bilhetes annuaes de cada classe, comparado com os do anno anterior, foi o seguinte: Da antiga rede 1.779, mais 64; de todas as linhas 507, mais 60; da linha mrginal 157, menos 53. Houve, portanto, um augmento de 91 bilhetes, que produziram mais 1:670\$840.

em contraposição com as companhias de via normal.

Os encargos financeiros não satisfeitos marcam uma certa contância até ao ano de 1928, no qual se inicia uma rápida ascensão que se acentuou notavelmente no último ano.

É natural que esta curva corresponda aos resultados da exploração e por isso a maior influencia será devida às companhias de via normal que aderiram ao Estatuto que são as que acusam um crescimento rápido dos encargos financeiros não satisfeitos a partir do ano de 1930.

As empresas com vias estreitas que também aderiram ao Estatuto, mostram um rápido crescimento a partir de 1928 nesses encargos não satisfeitos e que se apresentavam em 1928. Naquelas que não aderiram o incremento não é tão rápido. Ao contrário, as quantias recebidas pelo Estado, em relação aos diversos impostos mostram um notável aumento até 1929 e 1930, a partir do qual a diminuição do tráfego determina uma redução na amortização. No mesmo resumo avaliam-se por comparação, com as das principais companhias, supondo que estas absorvem as três quartas partes do tráfego, as economias obtidas pelo Estado por impostos dos transportes fazendo ascender o seu valor em 1920 a 27,3 milhões de pesetas e a 32,1 para 1934.

Segundo o mesmo relatório, a exploração do troço de linha por electricidade, systema Thomson-Houston, tem dado os melhores resultados, e além do prolongamento da linha desde Massarelos até Mathosinhos, que a companhia já tem requerido e em construcção, tenciona o digno gerente instalar este systema nas ruas do Infante D. Henrique e linha d'ahi á Cruz de Regateiras e do Carmo á praça da Batalha.

O saldo da conta de lucros e perdas, na importancia de 64:087\$021, teve a seguinte applicação:

Para dividendo de 6\$000 por acção da Companhia Carris e 3\$000 ás da Companhia Carril, 41:100\$000;  
Para fundo de reserva, 5:000\$000;  
Para fundo de amortização, 5:000\$000;  
Para fundo permanente da caixa de pensões, 1:000\$000;  
Para saldar o deficit da caixa de soccorros, 261\$400;  
Para conta nova, o saldo de 11:725\$621.

## Linhas Portuguezas

**Urbana do Porto.** — Recomeçaram os trabalhos interrompidos pela morte de um dos empreiteiros do tunnel.

O conselho de familia delibrou que a viuva continuasse na sociedade que seu marido tinha com o sr. Beiró para aquella empreitada.

**Lourenço Marques.** — Deve reunir-se no dia 24 em Berne, no palacio federal, o tribunal que tem de julgar o pleito relativo á questão entre o governo portuguez e o inglez e americano com respeito a esta linha, afim de discutir o assumpto e consultar antes de fixar os termos para o depoimento das testemunhas.

**Sul d'Angola.** — Segundo consta, o engenheiro sr. Serrão, que faz parte da commissão de estudos d'estes caminhos de ferro, procedeu já a varios reconhecimentos, dos quaes se conclue que nem a bahia dos Elephantes, nem a de Equimina, nem outras, podem offerecer logar conveniente para ponto de partida de um caminho de ferro que se dirija para o interior. Parece que é a bahia do Lobito mais propria para testa de um caminho de ferro, que seguiria pelo valle de rio Cavaco.

A' data das ultimas noticias a commissão não tinha estudado ainda a questão dos caminhos de ferro de Mossamedes, cuja difficuldade principal é, como se sabe, a subida da serra da Chella.

**Ponte da Cruz Quebrada.** — Já está annunciado o concurso para a construcção definitiva d'esta ponte, no sitio onde se acha hoje a provisoria que substituiu a que abateu no anno passado.

**Exposição de Johannesburg.** — A companhia real concedeu o abatimento de 50 por cento no preço das tarifas applicaveis aos transportes que forem destinados a esta exposição, e á fluctuante que se prepara para percorrer os nosos portos africanos.



## ATENEU FERROVIÁRIO

Em Assembleia Geral extraordinaria realzada em 24 do mez ffndo, foi eleita a nova Direcção do Ateneu ferroviário, Associação cultural, que ficou constituída da seguinte forma:

Presidente, Feliciano Pereira Barral; Vice Presidente, Bernardino Luis Coelho; 1.º Secretário, Antonio Luiz Arrabaça; 2.º Secretário, Pedro da Conceição Peres Sebes; Tesoureiro, Raul de Senna Magalhães; 1.º Vogal, José Júlio Ferreira; 2.º Vogal, Antonio Hipólito Júnior; Suplente; António Carlos de Oliveira Araujo.

# CRÓNICA INTERNACIONAL

Por PLÍNIO BANHOS

## A TORRE DE BABEL

MUITA gente julga que a gigantesca Tôrre de Babel não passa de uma simples lenda. Cento e um anos depois do dilúvio universal, 2.247 anos antes de Cristo, conceberam os homens o pensamento da edificação na terra de Sanaar, juntamente com a cidade de Babilónia, uma tôrre que chegasse ao céu. A construção desta gigantesca tôrre, parece obdecer unicamente à celebridade dos nomes dos seus autores.

Referem as sagradas páginas, que não aprovendo a Deus a realização de um tal projecto, quanto mais empenhados se achavam os homens na elevação de tão formidável monumento, lhes confundiu e transtornou a linguagem por tal arte, que tendo-se entendido até ali em um idioma comum, não puderam depois pôr-se de acôrdo, por se não compreenderem, para convenientemente proseguirem nos seus trabalhos, que abandonaram desesperados; e dividindo-se então em diversas regiões, se agruparam conforme as linguas que falavam.

Foi êste facto que serviu de origem para que à célebre tôrre fôsse dado o nome de Babel, significado de confusão.

O facto é que tem-se procurado a identificação verdadeira da tôrre de Babel o que se não conseguiu até hoje, apesar de autores eruditos fazerem afirmações que ainda não estão confirmadas.

Um membro da Academia das Inscricões e Belas Artes, de Paris, diz ter descoberto um manuscrito grego, desconhecido, onde se encontram alguns dados estatísticos sôbre a tôrre, e descreve que a mesma distava 94 quilómetros da cidade da Babilónia e compunha-se de uma base de 184 metros, de largo, com 74 pés de altura.

No meio elevava-se uma tôrre quadrada formada de seis degraus superiores com um pequeno santuário

em cima. Os andares tinham 67 metros de altura. Subia-se ao santuário por 365 degraus exteriores, dos quais eram 305, de prata e 60 de ouro. Êste número representava os 365 dias do ano, divididos por sete andares, correspondentes aos sete dias da semana.

Afirmou em 1800 um historiador que foram 72 as linguas que então se estabeleceram quando do nome de *Babel* que quer dizer *confusão*, das quais existem actualmente 7, que por esta razão se chamam *matrizes*, e são: *Hebraica*, que se supõe ter sido a primitiva; a *Arábica*; a *Grega*; a *Latina*; a *Esclavónia*; a *Alemã*, e a *Tartara*.

## GENERAL CONDYLIS

UM telegrama de Atenas de 31 do mês findo informa que faleceu subitamente, cêrca do meio dia, quando falava com um deputado, o General Jorge Condylis, vítima de uma apoplexia, resultante da rutura dum aneurisma.

Condylis contava 57 anos tendo assentado praça voluntariamente aos 17 anos. Fez a sua carreira nos postos inferiores do Exército, até que veio a Guerra que o havia de fazer ascender, rapidamente, aos outros. Capitão de infantaria em 1916, era Coronel em 1922. Bateu-se contra os bulgaros e contra os macedónios,

contra os turcos na Europa e Ásia Menor.

Amigo de Venizelos, republicano exaltado, teve de pedir a sua demissão de oficial em 1920 e exilar-se para Constantinopla. No exílio, conspirou contra o regime que imperava na Grécia.

Valente na Guerra decidido nos seus actos, sabia fazer-se temer dos seus subordinados e era lisonjeado pelos políticos, sobretudo por Venizelos.

O actual rei dos helenos, na sua anterior passagem pelo trôno, deu conta do prestígio de que Condylis gozava e quis tê-lo ao seu lado. Chamou-o, felicitou-o, condecorou-o, promoveu-o; mas o soldado de fortuna, ambicionava o poder para si e não arredou pé do



A TORRE DE BABEL

seu intransigente republicanism. Foi dos que patrocinaram o primeiro plebiscito que fez o rei abandonar a Grécia e dos que proclamaram a República em 1924.

Com o advento do novo regime e a subida ao poder de Venizelos, Condylis continuou a actuar no mar encapelado da política helénica dos últimos dez anos. Comandante da divisão de Creta, foi, pela primeira vez, ministro da Guerra, em 1923. A política, que excedia a esfera dos assuntos militares, seduziu-o e, em 1925, sobraçou a pasta do Interior. Lançou então as bases do seu partido nacional-radical, afastando-se da esfera de influência de Venizelos.

Não deixava, porém, de se dizer republicano, de disputar eleições e lugares no Parlamento. O seu partido, porém, não conquistava grande número de adeptos e o seu prestígio diminuía.

Entendido já com os elementos realistas, era ministro da Guerra, em Março do ano passado, quando rebentou em Creta e noutros pontos da Grécia uma revolução republicana, Condylis reprimiu-a com grande energia, indo, em pessoa, comandar as forças fieis que dominaram os rebeldes no Continente. Mostrou-se, também, implacável, com os vencidos, na aplicação de penas degradantes para os seus antigos camaradas, que tinham pretendido defender a República da traição que se preparava e que, meses depois, foi levada a cabo.

Jugulada a revolução, aumentou o prestígio de Condylis que passou a impôr a sua vontade a todo o ministério de que fazia parte e ao próprio presidente da República, sr. Zaimis. Foi, por isso, que passaram a tratar o General Condylis como ditador; mas a verdade é que não tinha assumido o poder por um acto de força.

Só mais tarde, em Outubro do ano passado, como lhe parecesse tibia a acção do ministério Tsaldaris, de que fazia parte, o qual, aliás, tinha aconselhado o povo a manifestar-se no plebiscito pelo advento da monarquia, o General Condylis deu um golpe de Estado, graças ao qual desapareceram o presidente da República e o Governo e ficou êle com a plenitude dos poderes. Serviu-se disso para proclamar a monarquia e fazer com que o aclamassam regente. O plebiscito que se seguiu e foi apenas uma formalidade confirmou a mudança de regime.

Restabelecida a monarquia na Grécia, foi convidado a ir ocupar o trôno o rei Jorge, que vivia exilado em Inglaterra, e Condylis foi aclamado como regente, quasi rei, enquanto o rei Jorge não chegava.

Regressado êste a Atenas, Condylis ainda pretendeu desempenhar o papel de mentor político; mas o rei, que é um príncipe liberal e está disposto a desempenhar a sério o seu papel de Chefe de Estado constitucional, embora estivesse muito grato ao homem que lhe facilitára o regresso ao trôno, dispensou a sua tutela.

Após a morte de Condylis os anti-venizelistas empregaram todos os esforços para a formação de um

Governo de coligação do qual não deviam fazer parte os liberais. Êste Governo tinha por fim evitar a reintegração dos oficiais que entraram na revolta de Venizelos.

Venizelos, conhecido chefe político grego republicano irrequieto tomou recentemente uma posição de veras interessante, pondo acima de tudo os interesses da Grécia, enviando ao rei a seguinte mensagem:

«Permito-me afirmar respeitosamente a Vossa Magestade, a esperança de que possa, mediante afeições sinceras, restabelecer o funcionamento dum regime de democracia, tornado semelhante ao que a Grécia já teve durante o longo reinado de Jorge I, de maneira a poder reconstruir-se a unidade nacional, que brada há 20 anos. Se o conseguir o povo ficará agradecido a Vossa Magestade.»

### A EXECUÇÃO DE HAUPTMANN

ESTE homem que a meu vêr não devia ser condenado à morte tem dado que falar nos últimos meses, em virtude das peripécias que a Junta de Perdões tem enjorcado, receando talvez uma gafe que custa a vida, coisa que se não pode dar a ninguém.

Estavam autorisados 18 jornalistas a assistir ao suplicio do suposto assassino do filho do célebre coronel aviador Lindbergh, assim como autorisadas estavam também 12 testemunhas impostas pela lei.

A execução porém foi adiada, e apareceram cartas a querer fazer acreditar que a esposa do condenado era a autora do criminoso atentado.

Começaram a chover notícias das agências americanas, e delas se podem tirar várias conclusões pela quantidade de idéas novas lançadas a esmo com fins determinados.

Disse-se que David Moore, agricultor, escreveu ao procurador de Nova Jersey, dr. Hauks, annunciando que lhe fôra dito, que a mulher de Hauptmann rodeara a residência de Lindbergh pouco antes do rapto. Acrescenta que, em virtude da actual situação em que se encontra o condenado, não podia guardar por mais tempo aquele segrêdo. Também se disse que o Governador de Nova Jersey, havia recebido uma carta de Nova York, assinada por J. Palkner, na qual afirma a inocência de Hauptmann.

Depois apareceram notícias do indeferimento do pedido de clemência do condenado à Junta de Perdões; a prisão do célebre professor dr. Condon, ordenada pelo Governador do Estado; a revista passada pelos 5 magistrados que compõem a Junta de Perdões à escada de mão que serviu para o rapto da criança; o novo apêlo da mãe do condenado, escrevendo uma extensa carta ao Governador do Estado; o envio de uma carta à mesma Junta pelo pastor Mathison, que tem assistido espiritualmente Hauptmann, convencido da sua inocência; o adiamento da execução do condenado até à chegada do dr. Condon, que foi intimado a comparecer novamente para ser interro-

gado; a chegada a Trenton de um avião conduzindo o dr. Sinighou, advogado de Chicago que se avistou imediatamente com o governador Hoffmann.

E não ficou ainda por aqui.

Aparece uma mulher de origem francesa, que diz ter vivido largo tempo na América do Norte (isto contam as agências de informações aos grandes periódicos) que resolveu dirigir uma carta ao Comissariado Central da Policia em que afirmava poder fornecer-lhes diversas informações que auxiliarão a justiça a descobrir o verdadeiro assassino do filho de Lindbergh.

O comissário Fanconnet parece ter interrogado a signatária da carta que declarou confirmar em absoluto tôdas as informações que em carta forneceu à policia e que o fazia porque viveu durante alguns anos numa pequena cidade de Connecticut; e, por ultimo outra noticia de Trenton diz:

O governador da cidade, Harold Hoffmann, voltou a afirmar a sua crença em que mais duma pessoa colaborou no rapto do filho de Lindbergh. A sua declaração é tida como representando uma nova suspensão da execução da pena de morte lavrada contra Hauptmann.

Em face da crescente opposição politica à attitude do governador, êste garantiu que se não houver cumplices o testemudo do procurador da República não é merecedor de absoluta confiança e seria duma enorme injustiça enviar à cadeira eléctrica um ser humano contra o qual se não fez prova evidente.

Em conclusão: nada se adianta e Hauptmann vai ser executado.

## JELlicoe

A marinha de guerra inglesa acaba de manifestar-se em homenagem ao almirante Sir John Jellicoe, o pulso forte que teve grande acção na célebre batalha naval da Jutlândia. Poucos heróis restam dessa grande guerra, hoje esquecida por aqueles que, constantemente deitam lenha para a fogueira, e o ultimo que perdemos no ano findo foi o brioso almirante da grande batalha naval de 31 de Maio e 1 de Junho de 1916.

Jellicoe nasceu em Southampton. Seu pai, o capitão John Jellicoe, faleceu em Setembro de 1914.

A mocidade do homem da grande batalha de Jutlândia foi passada em Rottingdeau, e depois ao navio escola *Britannia*, onde recebeu todos os prémios dos seus bons estudos.

Recordemos esta batalha:

Na manhã de 31 de Maio de 1916, a grande Esquadra Britânica aparelhava a - fim - de



MARINHA DE GUERRA INGLEZA

efectuar no mar do Norte uma das suas habituais operações de exame e de busca; seguia na direcção dos recifes de Horn, ao mesmo tempo que as esquadras secundárias se punham em movimento. As 14 horas, o *Galatea*, assinalava pelo sul dois navios parados para aprisionar um vapor neutro. O almirante Beatty deu ordem a tôda a esquadra ligeira de que dispunha, para deslizar ao longo da costa dinamarquesa e na direcção dos recifes de Horn, para, assim, cortar ao inimigo a saída para a sua base.

As 14,35, o *Galatea*, viu uma grande quantidade de fumareda «que parecia provir duma frota» e deu a conhecer que se dirigiam para o norte. Era a frota alemã do comando do almirante alemão Hipper, já vencido por Beatty no Dogger Bank, em Janeiro de 1915, que se compunha de 11 cruzadores de batalha, cruzadores exploradores, *destroyers* e submarinos, enquanto Beatty dispunha de 8 cruzadores de batalha, 3 cruzadores couraçados, alguns cruzadores exploradores e uma esquadra de *destroyers*. O calibre dos canhões alemães era inferior ao dos ingleses, mas tôda a frota de couraçados alemães seguia a menos de uma hora de marcha.

Beatty afastou-se imediatamente da frota do almirante e fez-se de caminho para o sul, a fim-de se colocar entre a base alemã de Cuxhaven Wilhanshaven e pedir socorro immediato aos couraçados ingleses, mas a tradição inglesa quer que o inimigo seja atacado em tôda a parte onde o encontrem, sem procurar posições. As 15,30, tendo visto o inimigo, Beatty abriu fogo a 17 quilómetros; um hidro-avião dera preciosas informações, que foram utilizadas. A frota alemã começou a acção simultaneamente, e, recebeu logo poderoso socorro da primeira esquadra dos couraçados.

O inimigo começou um fogo concêntrico sobre o *Lion*, que levava o pavilhão do Beatty, depois sobre o *Queen Mary*, que foi atingido com uma notável precisão e afundou-se rapidamente; foi depois a vez do *Indefatigable*, assaltado por navios couraçados. O cruzador *Inincible*, levando o pavilhão do almirante Hood, depois de afundar um cruzador-explorador alemão, foi por sua vez atacado e atingido por um projectil que fez explodir a câmara de munições. O *Tiger*, sofreu um ataque terrível de 2 couraçados 5 ou 6 submarinos e uma dúzia de torpedeiros; golpeado, as chaminés arrombadas, afundou-se ao lado de três torpedeiros. Nisto aproximava-se a 1.ª divisão da frota inglesa de couraçados da linha. Eram 18,15. Os 32 canhões de 81 do *Warspite*, do *Valiant*, do *Barnham* e do *Malaya* concentraram o fogo a 12 quilómetros sobre os navios inimigos dos quais alguns se afundaram, no meio de turbilhões de fumo e de chamas.

O combate durou até às 20 horas. Neste momento a grande frota do almirante Jellicoe vinha a tôda a velocidade «dando 20 nós, velocidade que nunca tinham atingido», diz Jellicoe, mas já a primitiva divisão de couraçados permitira a Beatty pôr o inimigo em plena retirada. Novas esquadras de *destroyers* ingleses começaram a caça furando um submarino e carregando até as suas bases uma frota vencida da qual muitos navios em fogo pareciam tochas ao rubro; o comandante em chefe dos *destroyers* ingleses, o almirante Arbuthnot, achou a morte nesta pers. guição. Uma fumarada densa occultou a frota inimiga o que facilitou a sua fuga. Quando surgiu a manhã de 1 de Junho, a frota inglesa de couraçados achava-se ao sueste dos recifes de Horn, explorando em vão a rota da retirada do inimigo. De tarde, retomou a direcção da costa inglesa. As perdas da frota britânica foram de 15 unidades: 3 cruzadores de batalha, 3 cruzadores couraçados, 9 *destroyers*, os dois almirantes Hood e Arbuthnot mortos no campo de honra, 331 oficiais e cerca de 5.000 marinheiros. As perdas da frota alemã deviam ser de 16 unidades: 3 couraçados, 6 cruzadores, 6 *destroyers* e 1 submarino. Foi nesta batalha que Jellicoe ganhou fama e daí para diante a sua carreira foi sempre ascensional, assim, Jellicoe recebeu a visita do rei da Inglaterra em Julho de 1915. Promovido a cavaleiro da Grã-Cruz da Real Ordem Vitoriana depois da Batalha do mar do Norte, em 1916 e da ordem de Mérito. 1.º Lord do Almirantado de Novembro de 1916 a Dezembro de 1917. Elevado ao pariato como visconde Jellicoe de Scapa, em Janeiro de 1918. Teve um filho e seu herdeiro em Abril de 1918. Recebeu £ 50.000 de doação. Foi nomeado governador da Nova Zelândia em Abril de 1930. Retirou-se do serviço activo da Armada em Dezembro de 1924. Foi criado *earl* em 1 de Janeiro 1925, sucedeu ao Lord Haig como presidente da Legião Britânica em 1928, resignando em 1932.

## Excursão dos Chefes de Serviço **MANUEL DE SEIXAS**

DAS

### Agências Internacionais de Viagens

A convite da Casa de Portugal em Paris, encontram-se em Lisboa, de visita ao nosso país, os chefes de serviço das agências internacionais de viagens que ontem visitaram em automóvel, Mafra, Sintra, Cascais e Setubal, almoçando no Palace Hotel.

Realizou-se um jantar no salão do Casino Estoril, a que presidiu o sr. Fausto de Figueiredo, tendo assistido, além dos excursionistas, os srs. engenheiro Branco Cabral, dr. Mario Madeira, Guilherme Cardim, José Pedro Ferreira dos Santos, Virgílio Soares, Nuno Negrão, António do Amaral Figueiredo e Jorge Blek.

No final do jantar, usaram da palavra, os srs. Ferreira dos Santos, da Casa de Portugal em Paris; dr. Mário Gusmão Madeira, do Automovel Club de Portugal; engenheiro Branco Cabral M. Eskanazi, em nome dos visitantes, e Fausto de Figueiredo, pela Sociedade Estoril-Plage.

Durante o repasto exibiram-se em vários números de dança, caracteristicamente portugueses, os notáveis bailarinos Ruth Walden e Francis, que foram delirantemente aplaudidos.

Os excursionistas depois de visitarem os hotéis da capital seguiram no "sud" para o Porto acompanhados pelo sr. Nuno da Silva Negrão.

### CAMINHOS DE FERRO

Foi aprovado o projecto de aviso ao público, que manda abrir à exploração as linhas de ligação entre a estação de Setubal-Mar e Setubal-Porto, e regula o serviço de transportes destinados a estas linhas ou delas procedentes.

Encontra-se em Lisboa de regresso das colónias o nosso antigo companheiro de trabalho Manuel de Seixas, antigo oficial do exército e actualmente funcionário de Finanças de Angola.

Manuel de Seixas é um nome vincado entre a sua geração, trabalhador incansável dentro das letras, cujas produções se encontram esgotadas, mercê do seu incontestável talento. Autor dos livros "O homem que matou a preta", "Labaredas" e vários artigos dispersos pelos jornais e revistas portuguesas, como "Gazeta dos Caminhos de Ferro", "Revista Insular e de Turismo", "Ilustração", "Magazine Bertrand", "Mundo Português", "Revista Luzo-Africana", do Rio de Janeiro; "Império Português", "Ultima Hora" e "Comércio de Angola", de Loanda, Manuel de Seixas vai brevemente dar-nos mais uma sua nova produção "Ecos do Sertão", e uma série de crónicas para a "Gazeta".

Daqui o abraçamos.



MANUEL DE SEIXAS

### BRINDES E CALENDÁRIOS

Recebemos nesta redacção Calendários das firmas Carlos Empis, representantes da Fábrica de Locomotivas Henschel; Casa Havaneza, de Lisboa; Fábrica de Borracha Luzo Belga, e Companhia de Seguros "Europêa".

A todos os nossos reconhecidos agradecimentos.



## Mala Real Inglesa

(Royal Mail Lines, Ltd.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passageiros e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23252-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas) No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

#### Divisão Fiscal de Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno com a superfície de 1:214<sup>m</sup>2,66, à direita da linha do Douro, entre os quilómetros 43,676.50 e 43,477.00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1955.

É também autorizada a transferência da mencionada parcela de terreno da linha férrea do Douro para a Câmara Municipal de Penafiel, a fim de ser ocupada com a construção da estrada de Meinedo a Cafede.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Idanha, freguesia de Meinedo, concelho de Lousada, distrito do Porto, e confronta ao norte com o caminho de ferro, ao nascente com terrenos de Joaquim Augusto da Mota, ao sul com terrenos de Joaquim Augusto da Mota e com o actual caminho público, que, por sua vez, confronta com terrenos de D. Palmira Ferreira e de D. Ermelinda Ferreira, e ao poente com terrenos de Ermelinda Ferreira, conforme está indicado no desenho apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 15 de Janeiro de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno com a superfície de 3<sup>m</sup>2,35 à esquerda e à direita da linha do Vale do Vouga, entre os quilómetros 54,784.45 e 55,074.70, nos termos do § 1.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1955.

É também autorizada a permuta da mencionada parcela de terreno da concessão do caminho de ferro do Vale do Vouga com a Câmara Municipal de Albergaria-a-Velha, que a destina à construção da Avenida de Assilhó, que atravessará, em passagem do nível, a linha do Vale do Vouga, cerca do quilómetro 54.850. A Câmara Municipal cederá em troca uma parcela de terreno, à esquerda e à direita da mesma linha com a superfície de 478 metros quadrados, entre os quilómetros 54,900 e 55 074.79.

As duas parcelas estão indicadas respectivamente com as letras A e B no desenho apresentado pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro.

As referidas parcelas estão situadas na freguesia e concelho de Albergaria-a-Velha, distrito de Aveiro, confrontando a primeira parcela (A), ao norte com a Câmara Municipal, ao Sul com Correia Irmão, caminho de Ferro, Joaquim Pinto e Augusto Ribeiro ao nascente em ponta e caminho de ferro e ao poente com a Câmara Municipal e caminho; 2.ª parcela (B), ao norte com a Câmara Municipal, caminho de ferro e tópo da Rua Serpa Pinto, ao sul com o Dr. Aníbal Corga, Augusta Ribeiro e tópo da Rua Serpa Pinto, ao nascente e poente em ponta.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 15 de Janeiro de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro director geral de caminhos de ferro outorgue, em nome do mesmo Ministro, do contrato a celebrar com Rodrigo Matias Magalhães, para a execução da empreitada n.º 25 para o fabrico e montagem de dez *gabarrits* de carga nas estações das linhas do Minho e Douro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 15 de Janeiro de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, aprovar a adjudicação da empreitada n.º 25 para o fabrico e montagem de dez *gabarrits* de carga nas estações das linhas do Minho e Douro a Rodrigo Matias Magalhães, pela importância de 9.900\$.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 13 de Janeiro de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto dos novo tabuleiros metálicos destinados a substituir os existentes do pontão situado ao quilómetro 39,325.95 da linha de leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 16 de Janeiro de 1956. — Pelo Engenheiro Director Geral, *José Gromwell Caimossa Pinto*.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto dos tabuleiros metálicos destinados a substituir os existentes dos pontões situados aos quilómetros 25,606.75 e 66,907.25 da linha de Leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 16 de Janeiro de 1956. — Pelo Engenheiro Director Geral, *José Gromwell Caimossa Pinto*.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto dos novos tabuleiros metálicos destinados a substituir os existentes do pontão situado ao quilómetro 52,552.15 da linha de leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 16 de Janeiro de 1956. — Pelo Engenheiro Director Geral, *José Gromwell Caimossa Pinto*.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de dois tabuleiros metálicos destinados a substituir os existentes do pontão situado ao quilómetro 54,176.55 da linha de leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 16 de Janeiro de 1956. — Pelo Engenheiro Director Geral, *José Gromwell Caimossa Pinto*.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto dos tabuleiros metálicos destinados a substituir os existentes do pontão situado ao quilómetro 27,294.80 da linha de leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 16 de Janeiro de 1956. — Pelo Engenheiro Director Geral, *José Gromwell Caimossa Pinto*.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto dos tabuleiros metálicos destinados a substituir os existentes do pontão situado ao quilómetro 16,124,55 da linha de leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 16 de Janeiro de 1936. — Pelo Engenheiro Director Geral, *José Gromwell Camossa Pinto*.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto dos tabuleiros metálicos destinados a substituir os existentes do pontão situado ao quilómetro 35,342,55 da linha de leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 13 de Janeiro de 1936. — Pelo Engenheiro Director Geral, *José Gromwell Camossa Pinto*.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto dos tabuleiros metálicos destinados a substituir os existentes do pontão situado ao quilómetro 35,492,00 da linha de leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 17 de Janeiro de 1936. — Pelo Engenheiro Director Geral, *José Gromwell Camossa Pinto*.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de dois novos tabuleiros metálicos destinados a substituir os existentes do pontão situado ao quilómetro 20,419,55 da linha de leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 16 de Janeiro de 1936. — Pelo Engenheiro Director Geral, *José Gromwell Camossa Pinto*.

### Divisão de Exploração

Manda o Governô da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias de pequena velocidade, sobre o transporte de argila (refractária ou não) e.a. bruto ou lavada, em pedra ou em pó, greda e grés em bruto, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 9 de Janeiro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Manda o Governô da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aditamento ao aviso ao público A. n.º 281, de 13 de Fevereiro de 1931, substituindo o quadro (G) de preços do citado aviso por outro, em que são incluídas as estações compreendidas no trço Portuzelo-Régua, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 9 de Janeiro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Manda o Governô da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o pa-

recer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja adrovado o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias de pequena velocidade (reimpressão de Maio de 1932) sobre o transporte de madeiras, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 9 de Janeiro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Manda o Governô da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aviso ao público relativamente a sobretaxa da velocidade nos combóios rápidos, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 9 de Janeiro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Manda o Governô da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aviso ao público em substituição do aviso n.º 452, concedendo aos portadores de bilhetes ao abrigo dête aviso o transporte gratuito de 30 quilogramas de bagagem registada, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 9 de Janeiro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Manda o Governô da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o contrato estabelecido entre a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e os depositários das águas minerais.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 9 de Janeiro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Para os devidos efeitos se publica que, em 17 do corrente, foi demittido, a seu pedido, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado de 11 de Março de 1927, o chefe de secção Mário Jorge Elder Sá Chaves, que, à data do referido arrendamento, tinha a categoria de segundo official e pertencia ao quadro da Administração Geral de Caminhos de Ferro do Estado

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 21 de Janeiro de 1936. — Pelo Director Geral, *J. C. Camossa Pinto*.

## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

### Supremo Tribunal Administrativo

#### Secção do Contencioso das Contribuições e Impostos

Recurso ordinário n.º 4:554, sobre imposto peofissional do ano de 1934-1935 — empregado por conta de outrem —, em que é recorrente a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo seu ex-agente António Alves Ferreira da Rocha, recorrida à Fazenda Nacional, e de que foi relator o Ex.ºº Conselheiro Dr. Guilnerme Augusto Coelho.

Acordam no Supremo Tribunal Administrativo, secção do contencioso das contribuições e impostos:

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sociedade anónima, com sede nesta cidade, pejiu perante a 1.ª ins-

tância do contencioso do concelho de Espinho a anulação de dois trimestres do imposto profissional e complementar liquidado ao seu empregado, o capataz António Alves Ferreira da Rocha, para o ano de 1954-1955, no mencionado concelho, com fundamento em que tal empregado foi demitido em 17 de Outubro de 1954.

A fiscalização informou que o referido empregado deixou de prestar serviço no citado dia e que a reclamante entregou a participação de tal facto em 7 do mês seguinte.

Com fundamento em que a participação foi entregue fora do prazo marcado no artigo 2.º do decreto n.º 17:750, de 7 de Dezembro de 1929, foi indeferida a reclamação.

Da respectiva decisão recorreu a reclamante para a 2.ª instância, que, pelo seu acórdão de fl...., confirmou a sentença recorrida, mas pelo fundamento de não ter a recorrente provado ter pago a colecta.

Também desta decisão recorreu a reclamante, com legitimidade e em tempo, para este Supremo Tribunal.

O que tudo visto :

São já numerosos os acórdãos deste Tribunal em que ficou assente: que o artigo 58.º do decreto n.º 16:755 estabelece que os responsáveis pelo pagamento de contribuições e impostos são pessoas legítimas para reclamar e recorrer nos precisos termos em que o são os próprios colectados; que nenhuma disposição legal obriga ao prévio pagamento do tributo impugnado, antes diversas disposições prevêem a hipótese do seu pagamento e do seu não pagamento.

O facto de a recorrente ter feito entrega da declaração da cessação da actividade do seu empregado depois de findo o prazo legal não produz de forma alguma o efeito atribuído na sentença recorrida — não se poder reclamar —, pois o § 4.º do artigo 2.º do decreto n.º 17:750 apenas estabelece que as pessoas ou entidades «responlem» pelas colectas; porém para o caso dos autos nem há necessidade de apreciar o alcance e efeitos de tal palavra, não só porque o referido parágrafo sómente se refere à falta de participação e não à sua entrega fora do prazo legal, mas também porque tal «responsabilidade» é, como diz o mesmo parágrafo: «Pelas colectas lançadas por falta de participação...», mas a colecta impugnada em parte não foi lançada por falta de participação, mas unicamente por o colectado ter sido realmente empregado da recorrente em parte do ano a que a colecta respeita.

Como a própria informação fiscal confirma a veracidade das alegações da recorrente e como são improcedentes os fundamentos das decisões decorridas, não obstante o douto parecer desfavorável do digno representante da Fazenda Nacional, concedem provimento ao recurso, revogam as decisões decorridas, e atendem a reclamação, pelo que anulam a parte da colecta respeitante a dois trimestres.

Sem custas nem selos.

Lisboa, 15 de Novembro de 1955. — *Guilherme Augusto Coelho - Sebastião Coelho de Carvalho - J. Novais* — Foi 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*.

## Direcção Geral de Caminhos de Ferro

### Divisão Fiscal de Via e Obras

Por ter saído com inexactidão, novamente se publica a seguinte portaria, publicada no *Diário do Governo* n.º 2, 2.ª série, de 3 do corrente mês de Janeiro :

Manda o Governô da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que

seja declarada sobranle e ali-nável uma parcela de terreno com a superficie de 472m<sup>2</sup>,80, à direita da linha do norte, entre os quilómetros 185,332 e 185,583, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-iei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1955.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Santiago, concelho de Soure e distrito de Coimbra, e confronta ao norte com herdeiros de João Maria Esteves e terreno do caminho de ferro, ao nascente com os herdeiros de João Maria Esteves, ao sul e poente com a estrada, conforme está indicado no desenho n.º 10:553, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

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

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 25 de Dezembro de 1955. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Por ter saído com inexactidão, novamente se publica a seguinte portaria, publicada no *Diário do Governo*, n.º 2, 2.ª série, de 3 do corrente mês de Janeiro :

Manda o Governô da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada de utilidade pública a expropriação de uma parcela de terreno com a superficie de 33m<sup>2</sup>,72 que foi occupada com a construção de uma casa de habitação do pessoal de conservação de via e obras entre os quilómetros 183,942,90 e 183,957,10 da linha de leste, pertencente a Jorge da Fonseca Bastos.

A referida parcela está situada na freguesia de Chança, concelho de Alter do Chão e distrito de Portalegre, confronta ao norte, nascente e poente com Jorge da Fonseca Bastos e ao sul com o caminho de ferro, conforme está indicado no desenho n.º 10:512, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 25 de Dezembro de 1955. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Manda o Governô da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações e em presença do parecer da Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos, que a Companhia Carris de Ferro do Porto seja autorizada a explorar no concelho de Gondomar o circuito de sinalização na linha de tracção n.º 10-A, entre a bifurcação de Santa Eulália e o desvio de Tarulhão, sob as cláusulas gerais impostas pelas leis e regulamentos em vigor.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 8 de Janeiro de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

### Divisão de Exploração

Manda o Governô da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da garantia de anuidade da linha férrea da Senhora da Hora à Trofa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, relativa ao período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1955, e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 713.694\$18 como liquidação desta garantia, sendo 636.894\$18 de juros e 76.800\$ de amortização.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Janeiro de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *João José de Andrade e Silva Abranches*.

**Divisão dos Serviços Gerais****Secção do Cadastro do Pessoal e Arquivo Geral**

Por despacho de 29 de Janeiro :

Concedidos 30 dias de licença graciosa respeitante ao ano de 1935, ao abrigo do artigo 15.º do decreto n.º 19:478, à dactilógrafa Isaura Amália Vieira Côrte Real.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 30 de Janeiro de 1935. — O Director Geral, *Júlio José dos Santos*.

**Divisão Fiscal de Via e Obras**

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:881, aprovar o projecto dos novos tabuleiros metálicos do pontão ao quilómetro 39,835,90 da linha férrea de Leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 25 de Janeiro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:881, aprovar o projecto dos novos tabuleiros metálicos do pontão ao quilómetro 46,118,40 da linha férrea de Leste, apresentado pela companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 25 de Janeiro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:881, aprovar o projecto do novo tabuleiro metálico do pontão ao quilómetro 57,409,85 da linha férrea de Leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 25 de Ja-

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

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobranete e alienável uma parcela de terreno com a área de 43 metros quadrados, à direita da linha do Norte, entre os quilómetros 161,446,20 e 161,461 (estação de Vermoil), nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1935, com a condição de não ser permitida qualquer construção ou depósito de mercadorias que prejudiquem a visibilidade da passagem de nível ao quilómetro 161,448 da linha do Norte.

A referida parcela está situada na freguesia de Santiago de Litem, concelho de Pombal e distrito de Leiria, e confronta ao norte com a ribeira de Constância, sul e poente com o caminho de ferro e ao nascente com Manuel da Silva Branco.

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

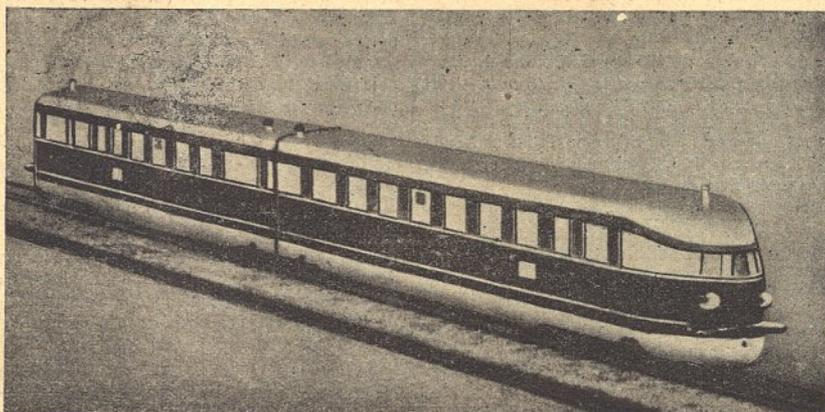
Ministério das Obras Públicas e Comunicações 25 de Janeiro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

**Direcção Geral de Caminhos de Ferro**

Para os devidos efeitos se publica que em 17 do corrente foi demitido, a seu pedido, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas ferreas do Estado, de 11 de Março de 1927, o artifice de 1.ª classe (caldeireiro) da extinta Direcção do Minho e Douro, dos Caminhos de Ferro do Estado José Ferreira dos Santos.

Direcção Geral, de Caminhos de Ferro, 30 de Janeiro de 1936. — Pelo Engenheiro Director Geral, *José Gromwell Camossa Pinto*.

Diário do Governo n.º 29 — II série 5 de Fevereiro de 1936,



Vista lateral da automotora Maybach-Diesel

