

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; - MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto 1897; - Liège 1906; - Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1954; - MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

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



S U M Á R I O

Costumes do Norte. — Caixas de Reformas, por CARLOS D'ORNELLAS. — Ligações ferroviárias com a Espanha a Linha de Zafra a Villa Nueva, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA. — Publicações Recebidas. — A crise nos caminhos de ferro, pelo Eng.º AVELAR RUAS. — Portugal Turístico. — Ha Quarenta Anos. — Situação Internacional, por C. MENDES DA COSTA. — Parte Oficial. — Justa Homenagem ao Administrador Geral da Companhia dos Telefones. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Exposição de trabalhos artísticos. — Bases Orçamentais para Assentamento de Via Férrea, por ANTÓNIO GUEDES.

1 9 3 6

ANO XLVIII

16 DE MARÇO

NÚMERO 1158



C O S T U M E S D O N O R T E

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

CAIXAS DE REFORMAS

Regulamento da Caixa de Reformas
e Pensões dos Caminhos de Ferro
:-: :-: :-: do Estado :-: :-: :-:

JUSTÍSSIMA é a pretensão que os Sindicatos Ferroviários do Sul e Norte de Portugal apresentaram ha dias ao sr. dr. Rebelo de Andrade, Sub-Secretário do Estado das Corporações e Previdência Social.

E dizemos justíssima porque, um punhado de homens que corre perigos e fadigas consumindo o melhor da sua existência e perdendo, por vezes a vida, como bem disse um antigo ministro das Obras Públicas, tem o direito de ser olhado pelos altos poderes, e necessário é que estes saibam compensar a sua invalidés com os meios necessários para assegurar um pouco de vida sã a suas famílias que não devem morrer na miséria.

Sem querer focar de momento o que é hoje a vida do ferroviário, que difficilmente pode manter-se, atravez de tôdas as vicissitudes da sorte, não podemos deixar de registar com vivo interêsse e satisfação, e ainda com orgulho, que defendemos sempre com ativez, tôdas as pretensões justas, cujo carácter seja o de proporcionar às futuras gerações algum conforto e comodidade.

Todo o ferroviário cumpridor dos seus deveres, e após a sua longa folha de serviços merece a recompensa do seu trabalho; merece que o olhem com simpatia e agrado; merece a firmeza do respeito pela suaidade, sem olhar-mos que éle pouco ou muito poudar.

Devemo-nos lembrar quantos sacrificios representa a pequena recompensa que éle actualmente tem pelos anos que o vergaram pelo trabalho; quantos disabores éle passa aturando o público exigente, nervoso, e quantas vezes mal creado, que aparece tanto em primeira como em terceira classe; e quantos sacrificios que difficilmente se torna inumerar.

Bem sei que tudo isto são ossos do officio mas, apaz-nos lembrar, nos momentos precisos, que o ferroviário não é sòmente o cabide de uma farda para se espavonar deante do público mas é sim um elemento que tem de cumprir as suas obrigações, tem de ser disciplinado, disciplinador e tem finalmente de ser um elemento de ordem.

A pretensão a que acima nos referimos é assinada por cinco gerentes de cada um dos Sindicatos do Norte e Sul de Portugal, alguns dos quais conhecemos nós como defensores acerrimos da classe dos ferroviários, e a patrocinar essa pretensão estão representados o pessoal do movimento, Tração, Via e Obras e Serviços Regionais.

O projecto é um trabalho bem elaborado que hoje é do conhecimento de todos os membros do Governo, e o seu contendo vai certamente chamar a atenção dos altos poderes pelo espirito com que foi organizado, merecendo assim a aprovação de quem sabe e aprecia com respeito o valor dos que trabalham pelo progresso.

CARLOS D'ORNELLAS

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

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

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

LIGAÇÕES FERROVIÁRIAS
COM A ESPANHA

A

LINHA DE ZAFRA

A

VILLA NUEVA

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

PUBLICOU a *Gazeta* em 1 de Fevereiro e 1 do mês corrente artigos do engenheiro sr. Gabriel Urigüen ácêrca da linha férrea de *Zafra a Villa Nueva del Fresno* em adiantada construção.

Está completo o primeiro lanco de *Zafra a Burguillos* com 22 quilómetros e o 2.º lanço de *Burguillos a Jerez de los Caballeros* com 25 quilómetros. Está quási concluído e devem os dois ser abertos à exploração em 1936.

O 3.º e 4.º lanços, que somam 52 quilómetros, estão adiantados e devem ser abertos em 1937.

O autor dos artigos atribui à linha grande valor internacional, pois basta construir 8 quilómetros até à fronteira para a ligar com a linha portuguesa em exploração até Reguengos e em que bastaria construir 27 quilómetros para enlaçar com a linha espanhola.

Seria assim servido o tráfego, especialmente de minerios, dirigido ao Pôrto de Lisboa e que tomaria grande incremento quando se normalissem os mercados metalúrgicos.

A linha foi construída em razoáveis condições de tracção, pois o limite dos raios de curvas é de 400 metros e o das pendentes de 15 milímetros.

No primeiro artigo observa-se que a linha

foi concedida, por decretos de 1928, 1929 e 1931, com caracter internacional, estratégico, deixando-se indeterminado o último trço de 8 quilómetros para tornar o traçado dependente da fixação do ponto de passagem na fronteira.

Observa-se ainda que a conferência económica luso-espanhola, que se reuniu em Lisboa em 1928, concordara com essa ligação ferroviária.

Importa recordar o que se passou a êsse respeito.

Em 1864 uma comissão técnica luso-espanhola concordou com o estabelecimento de 5 lições ferroviárias entre os dois países:

- 1.ª — Sevilha por Huelva ;
- 2.ª — Ciudad Real, Badajoz ;
- 3.ª — Madrid, Talavera, Malpartida, Coria.
- 4.ª — Ledesma, Vitigudino, Fregeneda, Barca de Alva.
- 5.ª — Tuy e Valença.

Escolheu-se Monfortinho para ponto de passagem da terceira.

Sousa Brandão fizera o estudo por imediações de Castelo Branco e da Idanha, com 143 quilómetros de Abrantes à fronteira. Essa escolha foi aprovada nos dois países e deu lugar entre nós em 1876 à lei que autorizava a construção da linha da qual derivaria a da Beira Baixa.

Chegou também a haver acôrdo internacional para a linha de Quintos a *Paymogo* na fronteira em direcção a Huelva.

Em 1884 uma comissão mixta escolhera *Cheless* para ponto de passagem de uma linha de Zafra a Evora.

O decreto de 1902, que aprovou o plano complementar ao Sul do Tejo, renunciou a essa ligação e classificou a linha do Guadiana de Evora ao Pomarão passando em Reguengos e inflectindo-se em Mourão para ir paralela à fronteira ao Pomarão, parte fluvial de minérios.

Assim foi posta de porto a ligação internacional em obediência a preocupações de ordem militar, pois se ia proporcionar uma linha de invasão ao Sul das posições deiensivas da Serra de Ossa.

Em 1928 reuniu-se efectivamente a Conferência económica luse-espanhola, que aprovou por unanimidade o plano de ligações internacionais, tanto de estradas como de caminhos

de ferro. Não houve porém resoluções dos dois governos acerca das conclusões votadas.

A conferência foi interrompida para se reunir novamente mais tarde, o que não sucedeu.

A resolução da Conferência fôra precedida do estudo de uma comissão especial presidida pela mesma individualidade que presidiu à comissão técnica revisora do plano da rede ferroviária, nomeada em 1927.

Presidiu aos seus trabalhos, findos com o relatório de 1 de Abril de 1929, um critério largo em relação a ligações internacionais, orientada pelas lições da grande guerra de 1916-1918. Não se sacrificaram interesses económicos a considerações defensivas, que podiam ser salvaguardadas pelas precauções convenientes, e propuseram-se por isso, além das ligações existentes em Valença, Barca d'Alva, Vilar Formoso, Marvão e Badajoz, as de via larga em Monfortinho e proximidades de Mourão, e de via estreita em Lindoso, entre Chaves e Verim, e entre Bragança e Alcaíncas.

Essas mesmas ligações haviam sido assentes por uma comissão especial e propostas à conferência.

Sobre o relatório da comissão revisora recaiu o parecer da comissão militar de caminhos de ferro, contrário a novas ligações das duas redes.

Resultou dos sucessivos estudos o que por lei tinha de ser submetido o plano o seu delineamento definitivo estatuido pelo decreto-lei de 1 de Abril de 1930 que fez as seguintes alterações no que respeita a ligações internacionais:

VIA LARGA—Deu à linha do Guadiana a directriz do plano decretado em 1902, suprimindo o trço de Mourão à fronteira e inflectindo-a em Mourão para ir por Moura e Pias ao Pomarão.

Suprimiu a linha de Castelo Branco por Idanha a Nova à fronteira e introduziu uma de via estreita, prolongamento da da Sertã, de Castelo Branco pela Idanha a ligar com outra que vinha do Côa por Pinhel, Guarda e Penamacor.

VIA ESTREITA—Suprimiu o trço da linha do Lima de Ponte da Barca à fronteira e o de Bragança à fronteira.

Renunciou-se pois por aquele decreto à li-

gação de Evora com Zafra apesar das conveniências económicas.

A linha espanhola em construção ficou pois de mero interesse regional.

*

A memória descritiva e justificativa da linha estratégica de Zafra a Villa Nueva, datada de 15 de Julho de 1924, dá conta minuciosa dos elementos de tráfego, especialmente de minérios, referindo-se miudamente aos diversos jazigos, qualidade do minério, possança das minas. Esses minérios irão de preferência aos portos de Huelva e Sevilha.

Nenhuma referência se encontra ao seu incontestável valor militar como linha de invasão.

Tenho também presente a memória datada de 1927, do projecto aprovado do *ferrocarril estratégico* de Gibrleon à fronteira portuguesa por Paymogo.

Atribue-se como objectivo à linha, entre outros, o encurtamento do percurso entre Sevilha e Lisboa.

Será portanto objecto da linha: 1.º — Desenvolver as riquezas de tôdas as espécies, já curtas na zona; 2.º — Servir os interesses nacionais, contribuindo intensamente para satisfazer as necessidades estratégicas da fronteira Sul com Portugal.

É consagrado um capítulo especial à função estratégica. Pondera-se nele que, à parte a função geral que aos caminhos de ferro pertence em campanha, acentuando que alguns têm que prestar serviço especial em proveito da acção militar, é esse o caso da linha para Paymogo.

Analisa-se a fronteira Sul e verifica-se que não há estrada nem caminho de ferro na parte Sul que possa ser empregada em transportar elementos de guerra em caso de ataque ou aliança.

Essa lacuna preenche-la-ia a linha para Paymogo, que a Portugal em nada interessa sob o ponto de vista económico a não ser para o movimento insignificante entre Lisboa e Sevilha num itinerário de 369 quilómetros apenas.

*

Portugal quer viver em relações de boa vizinhança e amizade com a Espanha.

Infelizmente grande número de espanhóis

têm no subconsciente a aspiração, vaga ou formal, à unidade peninsular.

É sobretudo à forma republicana que anda inerente, pelo princípio federativo, essa unificação da Península retalhada em vários Estados.

Tem sido sempre êsse o ideal maçónico, exteriorizado no famoso almoço de Badagoz de encontro dos republicanos portugueses com os espanhois.

Na Cataluua vicejam as aspirações separatistas, em parte satisfeitas pela autonomia concedida e que outras regiões solicitaram.

O meio de unir os espanhois perante o perigo de desagregação é a miragem federativa, que abranja Portugal, miragem que o nosso país repele inergicamente na mais completa unanimidade.

É pois prudente que não agravemos as precárias condições de defesa da nossa fronteira, embora razões de ordem económica tornem sedutora a existência de certas ligações ferroviárias.

Por isso bem pode suceder que durante muito tempo a linha do Guadiana continue sem passar de Reguengos.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

BOLETIM DOS ORGANISMOS CORPORATIVOS PATRONAES

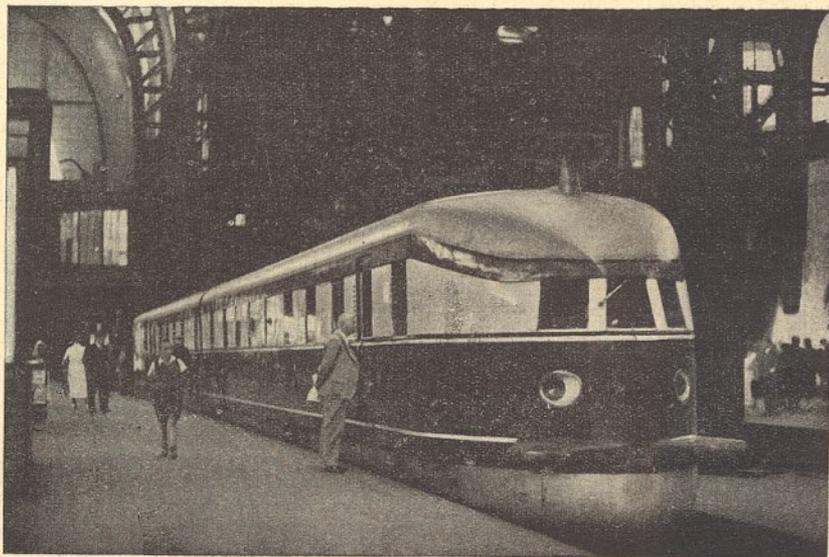
Acaba de aparecer o N.º 1 do Boletim dos Organismos Corporativos Patronaes dirigido por um Conselho de Direcção composto pelos: Instituto do Vinho do Porto, Consorcio Portuges de Conservas de Sardinha e Federação dos Vinicultores do Centro de Portugal.

O seu aspecto gráfico é interessante; a edição em bom papel, e insere publicidade a exemplo do que fazem varias publicações do Estado, com manifesto prejuizo das publicações de caracter particular.

AIR FRANCE

Profusamente ilustrada acaba de aparecer o n.º 4 da Revista francesa *Air France*, que, além de preciosa colaboração variada insere um curioso artigo intitulado "Voyage de Paris em Limousin em 1663", acompanhada de algumas gravuras — reproduções da época.

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



Uma das automotoras rápidas dos caminhos de ferro Alemães

A CRISE NOS CAMINHOS DE FERRO

Pelo Engenheiro AVELAR RUAS

PROCURAMOS anteriormente dar idéa da situação da nossa rede de via larga. Vejamos agora a situação da via estreita considerando as três Companhias, Vale do Vouga (V. V.), Companhia Nacional (C. N.) e Norte de Portugal (N. P.).

A C. N. e a N. P. exploram, além das redes próprias, a rede do Estado de via estreita.

A extensão explorada por cada uma destas Companhias, em 1934, foi:

	Rêde própria	Rêde do Estado	Total
V. V.	182	—	182
C. N.	185	171	356
N. P.	143	36	179
Soma	510	207	717 ^{qms.}

Note-se que o V. V. abriu á exploração, em Outubro de 1932, o ramal de S. Roque destinado a transportar pedra para as obras do porto de Aveiro e a N. P., em Março de 1932, a linha da Senhora da Hora á Trofa.

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS

No conjunto das 3 redes a quantidade de passageiros transportados baixou de 3.543.854 em 1928 a 2.702.408 em 1934, ano em que o movimento foi mínimo. Houve, assim, uma diminuição de 841.446

Passageiros transportados

Anos	V. V.	C. N.	N. P.	Total
1928	818.400	561.828	2.083.515	3.463.543
1929	852.074	602.075	2.089.705	3.543.854
1930	838.135	585.674	2.084.047	3.507.856
1931	770.089	538.265	1.883.142	3.191.496
1932	700.279	485.528	1.937.809	3.121.616
1933	689.417	459.498	1.881.311	5.030.226
1934	703.517	476.652	1.522.239	2.702.408

ou seja 23%. A diminuição é mais acentuada na N. P. apesar de ter aumentado a sua rede com a linha da Senhora da Hora á Trofa. No V. V. e C. N. nota-se em 1934 uma pequena melhoria relativamente a 1933.

MOVIMENTO DE MERCADORIAS

Como sucedeu na via larga as mercadorias tiveram um máximo em 1934 tendo havido, no conjunto e em relação a 1928, um aumento de 113.971 toneladas ou seja 25,3%.

Na N. P. e V. V. nota-se um aumento apreciável no ano em que abriram á exploração as linhas atrás indicadas.

Mercadorias transportadas (tons.)

Anos	V. V.	C. N.	N. P.	Total
1928	129.153	159.285	161.059	449.497
1929	127.487	171.827	151.478	450.792
1930	124.966	171.983	138.210	435.159
1931	99.627	171.233	109.643	380.503
1932	117.308	154.692	120.850	392.850
1933	212.991	170.372	172.471	558.834
1934	196.837	177.926	188.705	563.468

RECEITAS E DESPESAS

No conjunto, as receitas, em 1934, são maiores do que em 1928 (1,7%), tendo as despesas aumentado quasi na mesma proporção das receitas (1,9%).

Ainda no conjunto das 3 redes, o saldo médio, anual da exploração foi de —178.221\$.

A situação não é porém igual nas 3 redes.

No conjunto

Anos	Receita	Despesa	Saldo
1928	19.865.813\$	18.984.586\$	881.227\$
1929	19.797.854\$	19.308.478\$	489.376\$
1930	19.536.499\$	19.847.997\$	48.502\$
1931	17.175.907\$	18.599.461\$	—1.423.554\$
1932	18.142.945\$	20.247.965\$	—2.105.020\$
1933	19.466.757\$	19.396.945\$	69.812\$
1934	20.212.460\$	19.360.405\$	852.055\$

Assim o V. V. trabalhou em todos os anos, mesmo os de maior crise (1931-1932) com coeficientes de exploração inferiores a 1, tendo nos dois últimos anos apresentado uma melhoria sensível.

O saldo médio anual é de 488.597\$.

VALE DO VOUGA

Anos	Receita	Despesa	Coef. exp.
1928	5.615.806\$	5.262.840\$	0,94
1929	5.749.673\$	5.310.640\$	0,92
1930	5.754.091\$	5.297.238\$	0,92
1931	4.808.125\$	4.650.604\$	0,97
1932	4.784.845\$	4.293.389\$	0,92
1933	5.643.349\$	4.790.932\$	0,84
1934	5.790.382\$	5.020.450\$	0,87

As receitas em 1934 tiveram um aumento de 1,4% e as despesas de 4,3%. Na rede do Estado 3,1% em relação a 1929 e as despesas uma diminuição de 4,6% nota-se aumento tanto na receita, 3,1% — como na despesa, 9,9%.

COMPANHIA NACIONAL

Anos	RÉDE PRÓPRIA		RÉDE DO ESTADO		RÉDE GERAL		Coef. exp.
	Receita	Despesa	Receita	Despesa	Receita	Despesa	
1928	4.090.455\$	3.753.334\$	2.958.751\$	2.960.834\$	7.049.207\$	6.714.168\$	0,95
1929	4.171.609\$	3.681.726\$	3.094.443\$	3.567.681\$	7.266.053\$	7.249.409\$	1,00
1930	4.220.015\$	3.942.887\$	3.169.562\$	3.844.324\$	7.389.578\$	7.786.711\$	1,05
1931	3.887.811\$	3.737.172\$	3.184.870\$	3.769.671\$	7.042.682\$	7.406.845\$	1,05
1932	3.810.002\$	3.713.225\$	3.245.993\$	4.963.223\$	7.055.906\$	8.676.445\$	1,23
1933	3.894.966\$	3.710.756\$	3.181.252\$	3.689.769\$	7.066.219\$	7.400.555\$	1,05
1934	4.040.988\$	3.828.096\$	3.266.550\$	3.733.580\$	7.307.538\$	7.561.676\$	1,03
Soma	28.115.846\$	26.367.196\$	22.071.421\$	26.529.082\$			
Diferença	1.748.650\$		- 4.457.661\$				

A C. N. está trabalhando no conjunto da sua rede com coeficientes de exploração superiores a 1, sendo de notar que na rede própria obteve, nos 7 anos considerados, um saldo médio anual de 249.807\$ insuficiente porém para compensar o saldo negativo da rede do Estado, — 636.808\$.

A receita, em 1934 e relativamente a 1928 acusa na rede própria uma diminuição de 1,2% e a despesa um aumento de 2,0%.

Na rede do Estado há um aumento de 10,4% e 26,1% respectivamente.

IMPOSTO FERROVIÁRIO

A importância do imposto cobrado pelo Estado foi, nos 7 anos, de 14.175.482\$ discriminado por redes e por anos como segue:

Anos	V. V.	C. N.	N. P.	Total
1928	603.979\$	806.061\$	740.817\$	2.155.857\$
1929	619.717\$	831.366\$	703.357\$	2.154.440\$
1930	619.837\$	831.412\$	668.214\$	2.119.463\$
1931	519.819\$	769.662\$	594.956\$	1.884.437\$
1932	524.323\$	760.779\$	725.298\$	2.010.400\$
1933	579.082\$	756.120\$	762.086\$	2.097.288\$
1934	489.204\$	624.695\$	639.698\$	1.753.597\$
	3.960.961\$	5.380.095\$	4.834.426\$	14.175.482\$

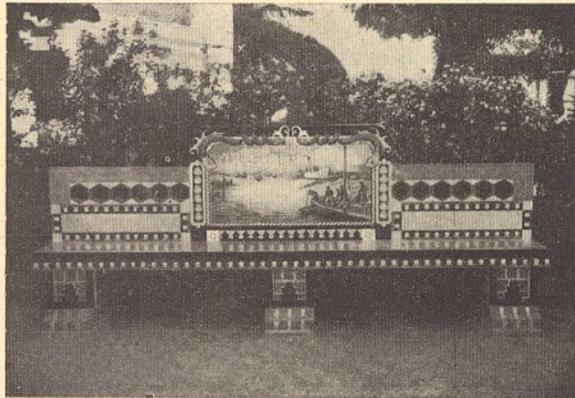
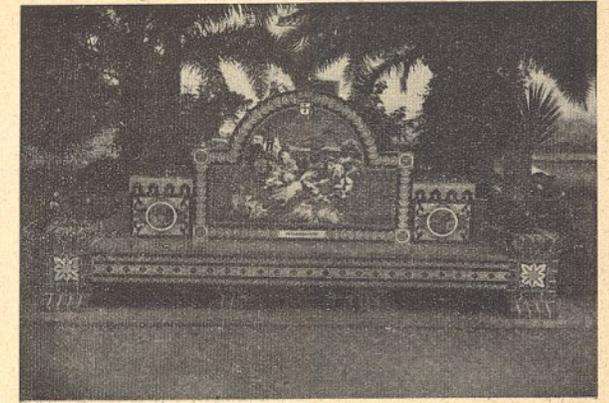
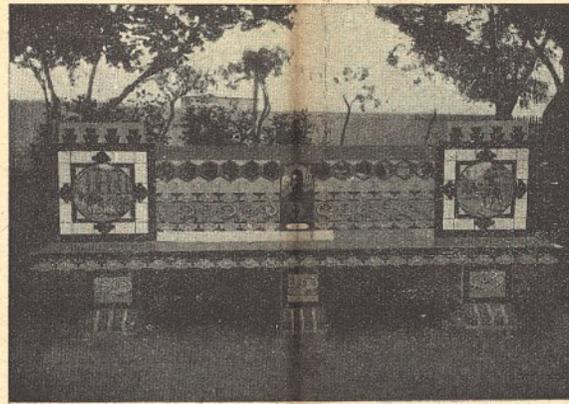
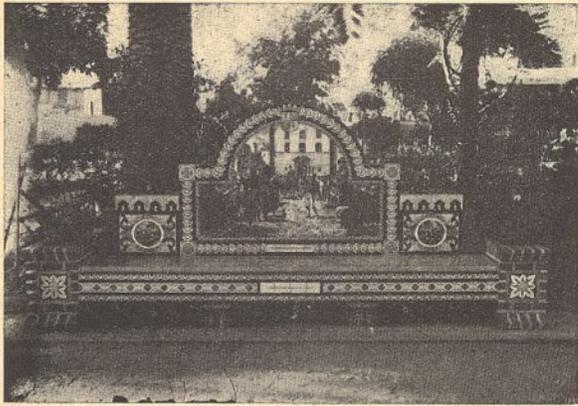
NORTE DE PORTUGAL

Anos	RÉDE PRÓPRIA		RÉDE DO ESTADO		RÉDE GERAL		Coef. exp.
	Receita	Despesa	Receita	Despesa	Receita	Despesa	
1928	6.881.508\$	6.496.785\$	319.291\$	510.793\$	7.200.800\$	7.007.578\$	0,97
1929	6.483.525\$	6.012.182\$	297.702\$	556.241\$	6.782.128\$	6.568.429\$	0,97
1930	6.103.612\$	5.769.661\$	289.197\$	634.387\$	6.392.830\$	6.404.048\$	1,00
1931	5.068.438\$	5.995.810\$	256.661\$	546.201\$	5.325.100\$	6.542.012\$	1,23
1932	5.981.879\$	6.573.300\$	320.313\$	604.827\$	6.302.194\$	7.178.128\$	1,14
1933	6.423.677\$	6.614.697\$	333.512\$	590.780\$	6.757.189\$	7.205.478\$	1,06
1934	6.785.116\$	6.216.694\$	329.324\$	561.585\$	7.114.540\$	6.778.279\$	0,95
Soma	43.727.755\$	43.679.129\$	2.146.000\$	4.004.814\$			
Diferença	48.626\$		- 1.858.814				

A N. P. teve, nos 7 anos um, saldo médio anual de 6.946\$ na rede própria e — 255.545\$ na rede do Estado.

Na rede própria em 1934, as receitas apresentaram, relativamente a 1928 uma diminuição de

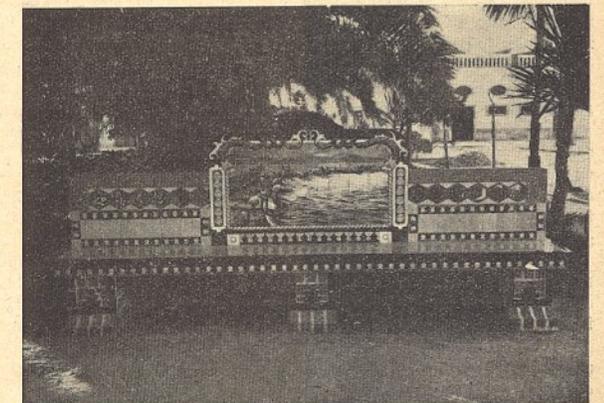
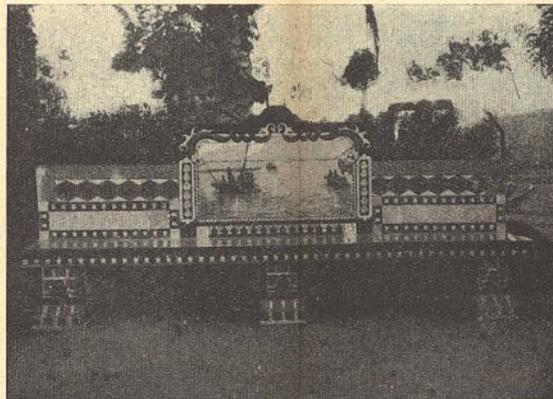
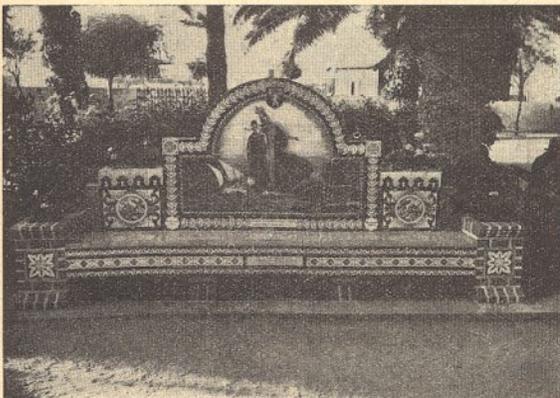
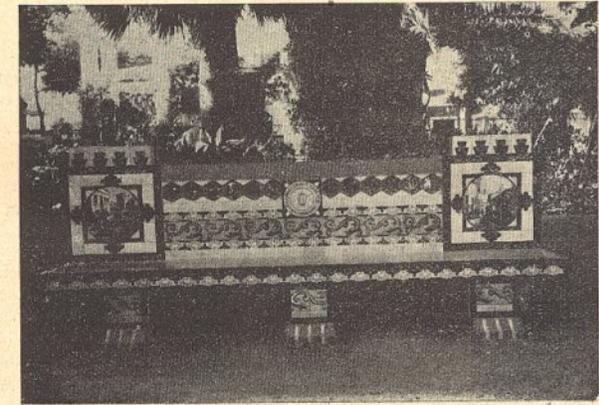
Como se vê a exploração da rede do Estado coloca as duas Companhias que a exploram numa situação que não é possível manter e exige providenciar que, até agora, os resultados oficiais não tomaram.



PORTUGAL TURÍSTICO

OLHÃO

*ALGUNS ASPECTOS DOS BANCOS
DO JARDIM JOÃO LÚCIO*



HÁ QUARENTA ANOS

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

A viação em Lisboa

Como dissémos, a Companhia Carris de Ferro pedindo licença á camara para substituir o systema de tracção animal pelo electrico em todas as suas linhas, aproveitou o ensejo para requerer o alargamento da rêde n'uma enorme extensão constituindo o monopólio da exploração d'este meio de viação em toda a cidade.

Não lhe queremos mal por isso; cada qual trata dos seus interesses e achamos mesmo perfeitamente logico que uma companhia importante, como parece ver se a Carris, tenha umas garantias sehuras que lhe permite tam consolidar a sua existencia e auferir lucros que lhe compensem o enorme dispendio de capital.

Vamos mais longe: diz-se que são capitaes estrangeiros que virão dar impulso á nova companhia e bom é que lhe dêmos remuneração correspondente, porque vantagem é para a capital, para o paiz, que elles venham empregar-se em causas nossas.

E se achamos exagerado o pedido de linhas ferreas por todas as ruas, ainda as de menor importancia, devemos attender a que por certo a Carris parte do principio de pedir o tudo para obter o pouco. O caso seria, pois, que a camara tivesse o bom criterio de lhe conceder só o rasoavel, e todos ficariam bem.

Mas no que não concordamos é na escolha do systema de tracção que ella quer adptar, systema o mais prejudicial e o mais perigoso dara o interior duma cidade, especialmente sendo esta, como a nossa, formada por estreitas ruas.

Em contrario da affirmação que ella faz na sua representação, o systema de tracção por fio aereo tem enormes inconvenientes, e, embora esteja adptado em muitas cidades da America e da Europa, não foi ainda conseguida a sua introdução no interior d'ellas, limitando-se aos *boulevards* exteriores, ás avenidas largas, ás margens do rios, como o temos visto na margem do lago Leman, em Bruxellas Hamburgo e na nossa cidade do Porto; e até na propria America, onde o systema Thompson Huston nasceu, onde elle tomou prodigioso incremento, as cidades de Nova York, Washington e outras nunca consentiram a sua adptação nes linhas urbanas.

Em primeiro logar, como imagina a companhia Carris iriçar todas as nossas ruas da cidade baixa, o proprio Chiado, de mastros lateraes e fios atravessados de uns a outros longitudinal e transversalmente? O que é *passavel*, n,uma grande avenida, seria um peijamento impossivel n'uma rua sem horizonte nem largura sufficiente, como as nossas. Imaginem-se essas ruas cobertas com uma grade de arame!

Depois não nos diga a Companhia que o systema de *trolley* não tem perigos.

Os accidentes resultantes da ruptura dos fios conductores são continuos na America, tendo já causado victimas, não só na via publica, como nas estações telegraphicas e telephonicas, quando sobre algum fio d'esta rêde cae outro da tracção electrica, produzindo descargas que fulminam os pobres empregados.

Outro inconveniente é o prejuizo causado ás comunicações telephonicas As inducção causada pela proximidade do cabo desconcerta-as por completo, não havendo maneira de as fazer funcionar regularmente.

Finalmente, sendo o circuito, como é, fechado pelo carril, nos pontos de junção d'este, produzem-se pequenas resistencias, que fazem com que uma parte da corrente passe á terra, e cruzando ahi as canalizações da agua e do gaz provoca

n'ellas prejuizos importantes pela electrolyse, oxidando-as por completo a breve trecho.

Na America, tubos de gaz e d'agua tem sido destruidos em poucas semanas pela passagem d'esta potente corrente electrica atravez d'elles, e por mais experiencias que mr. Farnham, engenheiro de Bonston, fizessem para proteger as tubagens subterraneas poa meio de placas de chumbo, nada conseguiu.

Quanto ao pedido de concessão de assentamento de linhas em tantas ruas, tambem nos parece que a camara municipal não deve acceder a elle.

Como bem se vê, a companhia pretende—e não o oculta—ter o monopólio, mas não iria construir linhas na maior parte das ruas em que as pede. O seu fim é evidentemente impedir que outras as construam.

Ora pelo contracto anterior já a companhia tem concessões de ruas que nunca utilisou nem utilizará. Igual caso se dá com os ascensores que tem tambem uma grande rêde concedida sem que a tratem de explorar.

D'isto resulta, que pontos populosos da cidade estão privados de viação commoda e alguns nem sequer a incommoda temem.

A communicação entre a margem do Tejo e o Principe Real já estaria feita por um ascensor, se essa construção não estivesse concedida ha muitos annos á companhia Carris; o bairro da Sé, S. Thiago e ruas seguintes até Santa Clara já teriam outro ascensor, se igual concessão não estivesse tambem dada.

Assim, estas companhias, que não fazem nem deixam fazer, são um prejuizo para o publico.

Tenha a camara muita prudencia no estudo d'este assumpto. Veja-se no espelho da de Paris, que se tem visto a braços com o monopólio da companhia dos omnibus, conseguindo com difficuldade attenuar-lhe os impetos. Mas tem-o conseguido com a sua auctoridade, impondo-lhe condições de execução e impedindo-a de praticar demasias a que ella se julgava com direito.

Ahi tem-se implantado a tracção mechanica, mas nunca se consentiu nem se consentirá, dentro da cidade, a machina a vapor nem o *trolley*.

E já que acima falámos de ascensores, não deixaremos de nos referir á representação que esta companhia tambem apresentou contra a da companhia Carris.

Com um bocado de razão em combater o pretensio monopólio da sua rival, esta companhia perde-a pela maneira porque reclama, attingindo os limites do comico!

Começa por affirmar que bairro onde toque um ascensor deve considerar-se completamente servido de viação e não lhe ser concedida outra, e esta idéa confirma-a no final, pedindo uma área de protecção de 400 metros para cada lado das suas linhas.

Ora se fôrmos vêr as linhas que a companhia dos ascensores tem em exploração e concedidas, encontraremos que raros pontos da cidade ficariam fóra d'estas zonas.

E para justificar, esta theoria a companhia sahe a campo com periodos como este, que não resistimos á tentação de transcrever:

«Se a Companhia Carris de Ferro suprime a tracção animal, ha prejuizo para os criadores, para os lavradores, para todo o pessoal empregado no tratamento, que ficará sem pão; ferradores, correiros, etc., etc., que tudo, é evidente, será dispensado do seu serviço. Mas ha ainda melhor: se uma das vantagens promettidas é a de levar a viação *rapida, barata e confortavel a toda a parte*, que necessidade ha de trens de aluguer? Consequentemente dispensaveis, e por tanto mais 2.000 individuos com as respectivas familias serão lançados á margem para poderem descançadamente... morrer de fome. Escusado é dizer que a importante receita proveniente d'ali para a fazenda municipal será perdida. Os pobres carroceiros

SITUAÇÃO INTERNACIONAL

Por C. MENDES DA COSTA

ANALIZANDO a política alemã na parte que se refere à liquidação da guerra, e em especial do Tratado de Versailles, verifica-se o seguinte:

1.º A falta de pagamento das reparações;
2.º A restauração do serviço militar obrigatório; estes, assuntos já arrumados; já consumado, de facto, e a considerar de arrumação certa o 3.º que é a ocupação militar da Renânia.

São três pontos que significam três passos agigantados para o repúdio completo das condições impostas pelos vencedores aos vencidos. Após isto falta-lhes a reclamação da entrega das suas antigas colónias, reclamação que não sabemos como será acolhida pelos vencedores dada a sua pouca vontade em abandonar os territórios que lhes foram atribuídos nos despojos.

Por outro lado as potências não negam a necessidade que a Alemanha tem de mandatos coloniais que lhe forneçam matérias primas para a sua indústria. Pôsto isto, resta-nos saber à custa de quem será.

Fala-se em possível conflito armado, movem-se grandes contingentes do exército francês em direcção às suas fronteiras e zonas fortificadas, prevenções rigorosíssimas, etc., e ainda a deslocação de muitas unidades da esquadra britânica do Mediterrâneo para as suas bases do Reino Unido.

Olhando agora, a sangue frio, a atitude da Inglaterra nos começos do conflito Ítalo-Etiope, verificamos que os ingleses tinham razão ao insistirem na aplicação de sanções enérgicas aos italianos, certamente como precedente que abrisse caminho a aplicá-las a qualquer outro país que desrespeitasse os tratados. Tanto assim é, constou-nos já há meses, que os meios diplomáticos e militares britânicos recebavam qualquer coisa de grave, antes da Primavera.

Então, a França, não querendo perder a amizade da Itália tomou atitudes dúbias em resposta às instâncias da Inglaterra; agora esta paga-se na mesma moeda, mas com mais sinceridade, declarando que não está de acôrdo em que se apliquem sanções económicas e financeiras aos alemães. Da mesma opinião são os italianos, pelo menos como prova de reconhecimento pelo Reich se ter conservado neutral e não ter colaborado com os outros estados e ainda por a França não ter estado abertamente a seu lado na questão de Africa.

Por motivo destas grandes divergencias, supômos, não haverá guerra. O mundo está cansado do último cataclismo; em muitos lares há ainda a miséria provocada pela falta dos braços que a guerra lhes roubou; há luto, ainda se choram lágrimas pelos horrores passados, tudo pela Justiça, pelo Direito e pela Liberdade dos povos pequenos.

E depois existem as preocupações de ordem interna, há um problema social a resolver dentro de certos Estados, e a França sabe-o muito bem, pois que muitos dos seus soldados estão cheios das ideias de Moscou. Será por isso que se fez o pacto Franco-Soviético, que os alemães tão bem aproveitaram como pretexto, para militarizar a Renânia?

tambem serão envolvidos no lugubre cortejo dos poderosos e pertensos monopolistas da viação de Lisboa, porque, sendo evidente que a Companhia Carris de Ferro empregaria carros proprios para transporte de mercadorias, a pobre industria dos carroceiros ficaria, senão esmagada, pelo menos muito cerceada no seu ganha pão.»

Este periodo é pyramidal!

A companhia dos ascensores a defender os carroceiros, os trens e até os cavallos, devem concordar que é desopilante. De resto ella lá se entende.

A companhia Carris contrapoz ao protesto da dos Ascensores uma representação em que lhe responde bem e em que defende a adopção do cabo aereo.

Não temos espaço para discutir mais este ponto, hoje. Limitamo-nos a transcrever a auctorizada opinião do nosso colega *Novidades* que é tambem de toda a imprensa e do publico :

«Parece incrível que alguém se lembre de empregar no interior d'uma cidade como Lisboa, com ruas pouco largas, um tal systema, que obriga á fixação de postes com braços estendidos para o meio da rua, e que põe os transeuntes no risco de apanharem, quando menos o imaginem, um raio pela cabeça ou pelos pés.

Vimos esse systema em execução *na estrada*, que liga Clermont Ferrand a Royat, e por isso dizemos que a idéa de o applicar ao interior de uma cidade como Lisboa não tem pés nem cabeça.»

Não largaremos o assumpto.

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

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Secretaria Geral

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nos termos do artigo 35.º do decreto n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935, que seja transferido da Direcção Geral de Caminhos de Ferro para a Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos o escritório de 2.ª classe Luiz Carlos de Carvalho Ricca, o qual deverá ir ocupar no quadro permanente desta Direcção Geral a vaga do escritório da mesma classe Carlos Augusto de Almeida, que, por portaria desta data, é transferido para a Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

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

(Tem o visto do Tribunal de Contas de 15 do corrente. Não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nos termos do artigo 35.º do decreto n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935, que seja transferido da Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos e Electricos para a Direcção Geral de Caminhos de Ferro o escritório de 2.ª classe Carlos Augusto de Almeida, o qual deverá ir ocupar no quadro permanente desta Direcção Geral a vaga do escritório da mesma classe Luiz Carlos de Carvalho Ricca, que, por portaria desta data, é transferido para a Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos e Electricos.

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

(Tem o visto do Tribunal de Contas de 13 do corrente. Não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta de garantia de juros da linha férrea de Santa Comba Dão a Viseu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminho de Ferro, referente ao período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1935, e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 8.250\$55, como complemento desta garantia.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 4 de Fevereiro 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, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da garantia de juros da linha férrea de Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1935, e que a mesma Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 1.712\$33, como liquidação desta garantia.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 4 de Março de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Divisão dos Serviços Gerais

Secção de Expediente

Por portaria de 5 de Fevereiro de 1933:

Nomeado condutor de exploração de 3.ª classe do quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, nos termos do artigo 65.º do decreto-lei n.º 23:117, o condutor de via e obras Artur da Silva. (Visada pelo Tribunal de Contas em 13 do corrente, não sendo devidos emolumentos).

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

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que, em virtude do acôrdo estabelecido entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta e o Dr. Tomaz Sanches da Gama, para o transporte de postes telegráficos e telefónicos e toros de madeira, sejam extensivos, segundo as disposições do § 1.º do artigo 39.º do decreto de 3 de Agosto de 1878, a todos os expedidores de remessas daquela natureza, e nas mesmas condições, as reduções estipuladas no referido acôrdo.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 19 de Fevereiro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Repartição dos Serviços Marítimos

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a comissão nomeada, nos termos do decreto n.º 19:831, aprovar o projecto de elevação do muro de defesa da muralha do caminho de ferro no Monte Estoril, cujo orçamento importa em 169.878\$\$.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 19 de Fevereiro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Divisão Fiscal de Via e Obras

Fundo Especial

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro director geral de caminhos de ferro, ou quem o substitua, outorgue em nome do mesmo Ministro no contrato a celebrar com a Sociedade de Construção e Reparacoes Navais, Limitada, para a execução da empreitada n.º 26, para a construção e montagem sobre cavaletes do tabuleiro metálico ao quilómetro 244,436-sul.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 26 de Fevereiro 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, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 20, construção de uma casa de guarda na passagem de Fonte Nova, ao quilómetro 94 da linha do Vale do Corgo, a adjudicada a Joaquim de Sousa Marques, aprovar o referido auto, e bem assim declarar o citado empreiteiro quite para com o Estado das obrigações que contra em virtude do seu contrato,

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 26 de Fevereiro de 1936. — O ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Relação das promoções efectuadas, no período de 1 de Outubro a 31 de Dezembro do ano findo, no pessoal adstrito aos Caminhos de Ferro do Estado que ficou ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento de 11 de Março de 1927

Nomes	Categorias que tinham	Categorias a que passaram	Datas
Da rede do Sul e Sueste			
Joaquim Mira	Agulheiro de 1.ª classe . . .	Agulheiro principal	21-10-955
Da rede do Minho e Douro			
Domingos Ferreira da Costa	Sub-chefe de distrito	Chefe de distrito	1-10-955
José Maria Pinto Marinho	Idem	Idem	1-10-955
Américo da Assunção Pedro	Agulheiro de 2.ª classe	Capatez de 2.ª classe	21-10-955
António Soares Barbosa	Guarda de estação	Confereente	21-10-955
António Alves Ferreira	Carregador	Agulheiro de 3.ª classe	21-10-855
Florêncio Pinheiro Duarte	Idem	Idem	21-10-955
Gaspar Leite	Idem	Guarda de estação	21-10-955
José Vieira	Idem	Idem	21-10-955

Lisboa e Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 17 de Fevereiro de 1956. — Pelo Director Geral, *J. G. Camossa Pinto*.

Não carece de visto ou anotação no Tribunal de Contas, porquanto se trata de promoções efectuadas, não pelo Estado, mas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, ao abrigo dos seus regulamentos privativos, nos termos da regra 3.ª da base XV do decreto n.º 13:260, e visto que os vencimentos dos interessados são pagos pela referida Companhia, e não pelo Estado.

Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos

Repartição dos Serviços Eléctricos

Manda o Governo 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 de Lisboa, com sede em Lisboa, Rua 1.º de Maio, seja autorizada a explorar em Lisboa, na Rua de Pedrouços, uma duplicação da sua linha de tracção eléctrica, sob as cláusulas gerais impostas pelas leis e regulamentos em vigor.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 26 de Fevereiro de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Repartição dos Serviços Fluviais

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvido o Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar o projecto adicional variante ao projecto da estrada de ligação do cais da Lodeira com a estação do Caminho de ferro de Monção, na importância de 238.750\$, elaborado em 25 de Novembro do ano findo pela Direcção Hidráulica do Douro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 26 de Fevereiro de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Para o engenheiro director da hidráulica do Douro.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Inspeção de Seguros

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Finanças, de harmonia com o parecer favorável da Inspeção de Seguros, autorizar a Companhia Europeia de Seguros de Mercadorias e de Bagagens, sociedade anónima de responsabilidade limitada, com sede em Lisboa, a alargar o exercício da sua indústria ao ramo «Acidentes de viagem», em conformidade com os documentos que apresentou e ficam ar-

quivados na Secretaria da referida Inspeção de Seguros.

Ministério das Finanças, 17 de Fevereiro de 1956. — Pelo ministro das Finanças, *João Pinto da Costa Leite*, Sub-Secretário de Estado das Finanças.

Inspeção Geral de Finanças

Serviço de Fiscalização de fósforos

Para os devidos efeitos se publica que, em 28 do mês findo, foi devidamente anotado no Tribunal de Contas o despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Finanças de 19 do mesmo mês que determinou o regresso à sua anterior aliciação do funcionário, adido, António Pereira da Cruz, artilice de 2.ª classe da extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

Este funcionário encontrava-se desempenhando as funções de agente fiscal do corpo de fiscalização privativa dos fósforos desta Inspeção Geral.

Inspeção Geral de Finanças, 3 de Março de 1956. — O Inspector Geral, *Antero Augusto Leal Marques*.

Por contrato realizado em 19 do mês findo, visado pelo Tribunal de Contas em 2 do corrente:

Nomeando servente desta Inspeção Geral (serviço de finanças), Francisco Aires Pinto. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Inspeção Geral de Finanças, 5 de Março de 1956. — O Inspector Geral, *Antero Augusto Leal Marques*.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

Supremo Tribunal Administrativo

Secção do Contencioso das Contribuições e Impostos

Recurso extraordinário n.º 4:504, sobre contribuição industrial, grupo B, do ano de 1952-1955, em que é recorrente a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, recorrida a Fazenda Nacional, e de que foi relator o Ex.º Conselhoheiro Dr. Joaquim de Almeida Novais.

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

O director de finanças do distrito de Lisboa, usando da faculdade que lhe confere o artigo 54.º do decreto n.º 16:753, de 15 de Abril de 1929, recorreu extraordinariamente, nos termos do artigo 51.º, n.º 1.º, e artigo 5.º, n.º 1.º, do mesmo decreto, do lançamento da colecta de contribuição industrial, grupo B, que no ano económico de 1952-1953 se fez à Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, atribuindo-se-lhe o capital de 1:800 000\$, o que se não harmoniza com o disposto no artigo 36.º, n.º 2.º, do decreto n.º 16:731, visto que, como se mostra pelo artigo 5.º dos respectivos estatutos, o capital nominal da Companhia é de 10 000:000 de francos, que ao câmbio médio do primeiro trimestre de 1952, equivale a 12:350.000\$, calculado à razão de (1\$23(8) por franco; e conclua por pedir que adicionalmente se liquide a diferença devida por aquela Companhia.

Cumprindo o disposto no artigo 56.º do citado decreto n.º 16:733, veio a Companhia, a fl. 4, alegar em sua defesa: Que não está sujeita a contribuição industrial, por lhe aproveitar a insenção do n.º 5.º do artigo 29.º do decreto n.º 16:731, visto estar sujeita ao imposto ferroviário, que é um imposto especial.

Que, desde que a Companhia existe, o seu capital tem figurado nos seus balanços e em toda a sua contabilidade em réis e, depois da mudança da moeda, em escudos;

Que a equivalência do franco francês em réis e depois em escudos tem sido sempre fixada na razão de 180 réis ou \$18, como se mostra pelos próprios estatutos (artigo 21.º);

Que, desde que o decreto n.º 16:731 entrou em vigor, o capital da Companhia foi sempre considerado em 1:800 contos, para os efeitos da tributação, nada havendo daquele decreto que autorize a aplicação do artigo 5.º da lei n.º 1:568, que no recurso se invoca.

Termina por pedir que se julgue improcedente o recurso. Juntou um exemplar dos estatutos e o relatório, balanço e contas relativas ao ano findo em 31 de Dezembro de 1952.

A Repartição certificou, a fl. 41, que o capital considerado para o lançamento da contribuição foi de 4:666.600\$00, por ser o resultante da cotação nesse dia das acções, e superior ao de 1:800.000\$00 constante do relatório, e que a taxa aplicada foi de 1,17, e a fiscalização informou, a fl. 42 que a Companhia é uma sociedade anónima, com o capital de 100.000:000 de francos, e exerce a indústria de transportes ferroviários.

O chefe da Repartição de Finanças do 4.º bairro fiscal, pela sua sentença de fls. 45 e seguintes, concedeu provimento ao recurso e mandou proceder à liquidação adicional da diferença devida pela Companhia.

De tal decisão interpôs esta o competente recurso para o tribunal da 2.ª instância, que, pelo acórdão de fl. 57, lhe negou provimento e confirmou a sentença da 1.ª instância.

Desse acórdão vem o presente recurso, que foi interposto em tempo e com legitimidade pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta.

O processo não contém nulidades.

O que tudo visto e ponderado:

Na sua douta minuta de fl. 67 a recorrente, reforçando os argumentos apresentados nas duas instâncias, conclue por pedir:

a) Que seja considerada isenta de contribuição industrial; e, quando assim se não julgue,

b) Que se considere ilegal a aplicação, na hipótese de que se trata, do artigo 59.º da lei n.º 1:568 ao regime de tributação criado sete anos mais tarde.

Improcede a primeira conclusão, porquanto a recorrente não aproveita a isenção do artigo 29.º, n.º 5.º, do decreto n.º 16:731, visto que o imposto ferroviário criado pelo decreto n.º 12:103, de 5 de Agosto de 1926, não é um imposto de natureza especial.

Este imposto veio substituir os impostos de trânsito e respectivos adicional e complementar, selo, emolumentos e assistência pública, cobrados do público pelas empresas, como exactores de Fazenda, e bem assim os que constituem encargo

JUSTA HOMENAGEM

ao Administrador Geral da Companhia dos Telefones

O sr. Eng.º William Pope, administrador geral da Companhia dos Telefones é um dos membros da colónia inglesa que mais simpatia conta em Lisboa. A sua acção em The Anglo-

Portuguese Telephone Company Ltd., notabilíssima sob todos os aspectos, grangeou-lhe a estima e a admiração gerais. Todos os empregados daquela importantíssima Companhia têm no Eng.º William Pope, mais do que um chefe exemplar, um verdadeiro Pai que a todos protege igualmente estima, atendendo sempre as reivindicações do seu pessoal. Há pouco, o Governo Português querendo homenagear os seus méritos concedeu-lhe uma justa di tinação: o officialato da Ordem de Mérito Industrial.

Adquiridos por subscrição espontaneamente iniciada pelos empregados da The Anglo-Portuguese Telephone Company Ltd. as insígnias em ouro e brilhantes foram entregues ao sr. Eng.º William Pope, há dias, no seu gabinete de trabalho. Cerimónia singela, caracterizada pela simplicidade a que se revestiu. Em nome de todo o pessoal falou um empregado escolhido entre os mais humildes da Companhia dos Telefones — que afirmou aquela homenagem representar *um preito de alta consideração* em que é tido o sr. Eng.º William Pope, uma prova de quanto toda a Companhia dos Telefones o admira e estima. «Todo o pessoal, disse, vê em V. Ex.ª um verdadeiro pai».

O homenageado agradeceu visivelmente comovido, afirmando que «a homenagem do Governo concedendo-lhe aquela condecoração fôra concedida não a si próprio mas a todo o pessoal que trabalhar sob as suas ordens».

Foi uma solenidade singela em que teve altíssimo significado pois mais ainda estreitou os laços que já hoje unem a numerosa família telefónica.



William Godfrey Pope

das mesmas, a saber: imposto de transacção e contribuição para as despesas de fiscalização, sendo a importância de tal imposto equivalente à soma daqueles impostos (artigo 1.º do decreto n.º 12:103).

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

Nesse sentido decidiu o extinto Tribunal Superior do Contencioso das Contribuições e Impostos no acórdão de 2 de Julho de 1950, publicado a p. 115 da *Compilação de Acórdãos* do mesmo Tribunal, coordenada pelo Conselheiro Dr. Guilherme Coelho.

E, quanto à segunda conclusão, também as alegações da Companhia recorrente são improcedentes, porque, sendo o seu capital representado em francos franceses, como se verifica pelo artigo 5.º dos seus estatutos, tem de calcular-se a sua equivalência em escudos pelo câmbio médio do trimestre anterior à liquidação da contribuição, como determina o artigo 59.º da lei n.º 1:568, de 21 de Setembro de 1922.

Esta disposição da lei n.º 1:568 não foi revogada por qualquer diploma posterior e está em pleno vigor.

O facto de no artigo 21.º dos estatutos se ter fixado em 180 réis (ou \$18) o valor do franco nada importa, porque nessa data, Janeiro de 1907, esse cálculo era feito ao câmbio par.

Pelo exposto, e de conformidade com o douto parecer do digno repr-sentante da Fazenda Nacional, negam provimento ao recurso, confirmam a decisão recorrida e condenam a recorrente nos selos e custas do processo.

Lisboa, 18 de Dezembro de 1953. — *J. Novais — Guilherme Augusto Coelho — Sebastião Coelho de Carvalho.* — Fui presente, *José Adelino Azeredo Sá Fernandes.*

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

ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

NADA DE GUERRAS!...

NAS recentes manobras de campo efectuadas pelo exercito francez foram executadas experiencias diversas de divisões motorisadas que parece terem dado certo resultado.

Estas divisões eram compostas por divisões ligeiras motorisadas, destinadas a substituirem divisões de cavalaria; divisões motorisadas, suscèptiveis de serem embarcadas e transportadas rapidamente, em autos, inclusivé a artilheria e divisões de linha, constituído o grosso do exercito, possuindo artilheria motorisada, carros de combate, auto-moveis blindados, etc.

O general Camoá vê a necessidade da organisação, decidida da motorizaçào do Exército.

Em Julho o Exercito alemão effectuou tambem manobras de marcha e combate com tropas motorisadas e mecanizadas com o objectivo da destruição de linhas ferreas em grandes cumprimentos.

Formou-se também uma columna com a extensào de 70 kilometros, composta por carros de transporte mecanicos, a maioria dos quaes pertencentes a particulares, percorrendo esta, dia e noite algumas centenas de quilometros. Esta columna fez uma marcha forçada protegida pela artilheria e metrelhadoras anti-aéreas.

O Exercito Vermelho tem actualmente 3000 carros de combate, agrupados em regimentos e batalhões.

Em Inglaterra está a preparar-se o novo armamento que deve substituir o antigo e de pouca potencia. O couraçado Warspite, que está sendo motorisado em Portsmouth, será o primeiro barco britânico dotado com 8 canhões de 102mm anti-aéreas.

O Nelson e o Rodney terão de futuro 6 peças cada de 102mm, e o Wood, duas de 120mm e 4 de 102mm. Os outros 4 barcos da classe do Queen Elizabeth, os 5 Royal Sovereign e os cruzadores de batalha serão também equipados com 8 canhões de 102mm anti-aéreas além de metrelhadoras de grosso e pequeno calibre.

A Revista francesa de Artilheria, num artigo firmado pelo coronel Blümner diz que a situação e effectivos de artilheria italiana em tempo de paz será de futuro composta do seguinte: 3.559 officiaes, 4.028 sargentos e 57.600 homens que farão parte de 67 regimentos a saber:

30	de artilheria ligeira de campanha
4	« « de montanha
1	« « a cavalo
1	« « motorisada
12	« « pesada de campanha
10	« « pesada do exercito
3	« « costa
5	« « D. C. A.
1	« « misto na Sardenha

O Japão possui actualmente o material mais moderno que tem apparecido, e tem no seu exercito a Espingarda Arisaka e a metralhadora ligeira do tipo Wotchkisse, granadas de mão e de espingarda; lança bombas com alcance de 5.000m; lança bombas de 72mm etc., etc. Pelo que se sabe, não ha que ter sustos com nova guerra!...

AS CAMIONETES

OS desastres de camionetes são o pão nosso de cada dia.

Raro é o dia em que se não regista um incidente de gravidade, resultante do excesso de velocidade ou da impericia de qualquer «chauffeur» que se meteu na cabeça guiar carros pesados sem q' se para isso se encontre habilitado.

Noutros tempos eram as estradas que estavam em mísero estado e dai succediam-se os desastres constantemente, hoje estão as estradas arranjadas e os desastres são constantes na mesma.

A única diferença é que, noutros tempos os carros ficavam metidos nos buracos e hoje ficam de rodas para o ar.

É necessário que o policiamento nas estradas seja mais assíduo para maior segurança daqueles que andam na rua.

Exposição de trabalhos artisticos

FOI ANTE-HONTEM INAUGURADA PELO

SR. MINISTRO DAS OBRAS PÚBLICAS

A DOS EMPREGADOS DA C. P.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses sempre no intuito de beneficiar a prestimosa classe bem como inculir no seu pessoal a instrução, pelo que já tem creado vários organismos um dos quaes interessante, cuja alma se deve a um modesto funcionario — o sr. Geraldo Lopes — que é o Grupo Instructivo Ferroviário de Campolide, realizou ante-hontem no salão nobre da estação do Rossio uma curiosa exposição de trabalhos fotograficos, desenhos à pena e vários modelos profissionais, de empregados de todas as categorias da Companhia.

Estavam presentes bastantes funcionarios da C. P. e, acompanhando o sr. ministro das Obras Públicas os srs. Engenheiro Vasconcelos Correia, Presidente do Concelho de administração; Comandante Raul Esteves, Capitão Mário Costa e Fausto de Figueiredo do Concelho de Administração; engenheiros Lima Henriques e Vicente Ferreira respectivamente director e sub-director da C. P., etc.

Numa rápida visita conseguimos notar valiosos trabalhos de desenhos à pena dos srs: António de Jesus Sequeira, fiel de 2.^a classe da Divisão de Exploração; Artur Guerreiro, empregado principal da Divisão de Exploração; Bernardino Coelho, arquiteto da Divisão de Via e Obras; Cottinelli Telmo, arquiteto na Divisão de Via e Obras; Afonso Nogueira, chefe de desenhadores da Divisão de Via e Obras; Leandro Calderon desenhador na Divisão de Via e Obras.

Noutros desenhos executados na Sala de Estudos da D. V. O. e na Escola de Aprendizés do Barreiro, existem trabalhos de grande valor artistico.

Em fotografia marcam os trabalhos dos srs. Leite Pinto, Alvaro Paz, Américo Gomes, Ferrugento Gonçalves, António Nunes, Nazareth de Souza, Frederico de Quadro Abrahão, Moraes Pereira, Corrêa Mendes, Brito Abrantes, Hermano Batista, Esteves Junior Manuel Gonçalves, Horta e Costa Henriques, Zeferino Pereira e outros.

A falta de espaço com que lutamos neste momento bem como o desejo de uma visita minuciosa aos interessantes trabalhos obriga-nos a deixar para o próximo número uma mais larga divulgação dos importantes trabalhos culturais que em tão boa hora resultara uma interessante exposição.

BASES ORÇAMENTAIS

PARA

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

Por ANTÔNIO GUEDES

(Continuação)

d) Material de 44,9 quilogramas por m. l.
§ 1.º — Tangente do ângulo da cróxima 0,09.

N.º 283 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,00 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,6227	T de carris Vignole de aço
48	barretas de cantoneira
96	parafusos de via com porcas e anilhas
876	«tirefonds» correntes
144	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
8	travessas rectangulares
151,188	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
24,5 h.	de capataz de via
612,9 h.	de assentador
378 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 284 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,05 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,6728	T de carris de Vignole de aço
48	barretas de cantoneira
96	parafusos de via com porcas e anilhas
876	«tirefonds» correntes
144	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
8	travessas rectangulares
152,050	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
24,5 h.	de capataz de via
615 h.	de assentador
379,7 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 285 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665

de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,10 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,7229	T de carris Vignole de aço
48	barretas de cantoneira
96	parafusos de via com porcas e anilhas
882	«tirefonds» correntes
144	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
9	travessas rectangulares
152,874	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
24,5 h.	de capataz de via
617,5 h.	de assentador
381,4 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 286 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,15 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,773	T de carris Vignole de aço
48	barretas de cantoneira
96	parafusos de via com porcas e anilhas
888	«tirefonds» correntes
144	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
10	travessas rectangulares
153,718	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
24,5 h.	de capataz de via
619,6 h.	de assentador
385 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 287 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e

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

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,825	T de carris Vignole de aço
48	barretas de cantoneira
96	parafusos de via com porcas e anilhas
888	«tirefonds» correntes
144	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
10	travessas rectangulares
154,560	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
24,5	h. de capataz de via
622	h. de assentador
385	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 288 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,25 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,8752	T de carris Vignole de aço
48	barretas de cantoneira
96	parafusos de via com porcas e anilhas
894	«tirefonds» correntes
144	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
11	travessas rectangulares
155,406	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
25	h. de capataz de via
624	h. de assentador
386,6	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 289 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,30 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,9252	T de carris Vignole de aço
48	barretas de cantoneira
96	parafusos de via com porcas e anilhas
900	«tirefonds» correntes
144	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
12	travessas rectangulares
136,248	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
25	h. de capataz de via
626,5	h. de assentador
388,5	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 290 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,35 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,9755	T de carris Vignole de aço
48	barretas de cantoneira
96	parafusos de via com porcas e anilhas
906	«tirefonds» correntes
144	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
13	travessas rectangulares
137,092	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
25	h. de capataz de via
628,7	h. de assentador
391	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 291 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,40 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
9,0254	T de carris Vignole de aço
48	barretas de cantoneira
96	parafusos de via com porcas e anilhas
906	«tirefonds» correntes
144	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
13	travessas rectangulares
157,956	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
25	h. de capataz de via
631	h. de assentador
392	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 292 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,45 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
9,0755	T de carris Vignole de aço
48	barretas de cantoneira
96	parafusos de via com porcas e anilhas
912	«tirefonds» correntes
144	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
14	travessas rectangulares
158,780	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
25	h. de capataz de via
635,2	h. de assentador
395,5	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 293 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,50 e incluindo balastragem.

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

9,1237 T de carris Vignole de aço
 48 barretas de cantoneira
 96 parafusos de via com porcas e anilhas
 918 «tirefonds» correntes
 144 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 15 travessas rectangulares
 139,625 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 25,5 h. de capataz de via
 635,5 h. de assentador
 395,5 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 294 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,55 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 9,1737 T de carris Vignole de aço
 48 barretas de cantoneira
 96 parafusos de via com porcas e anilhas
 918 «tirefonds» correntes
 144 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 15 travessas rectangulares
 140,466 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 25,5 h. de capataz de via
 637,7 h. de assentador
 397 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 295 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,60 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 9,2238 T de carris Vignole de aço
 48 barretas de cantoneira
 96 parafusos de via com porcas e anilhas
 924 «tirefonds» correntes
 144 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 16 travessas rectangulares
 141,510 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 25,5 h. de capataz de via
 640 h. de assentador
 398,7 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 296 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,65 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 9,2739 T de carris Vignole de aço
 48 barretas de cantoneira
 93 parafusos de via com porcas e anilhas

930 «tirefonds» correntes
 144 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 17 travessas rectangulares
 142,153 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 25,5 h. de capataz de via
 642,5 h. de assentador
 401,5 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 297 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,70 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 9,324 T de carris Vignole de aço
 52 barretas de cantoneira
 104 parafusos de via com porcas e anilhas
 936 «tirefonds» correntes
 156 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 18 travessas rectangulares
 142,711 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 26 h. de capataz de via
 645 h. de assentador
 405,2 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 298 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,75 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 9,3741 T de carris Vignole de aço
 52 barretas de cantoneira
 104 parafusos de via com porcas e anilhas
 942 «tirefonds» correntes
 156 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 19 travessas rectangulares
 143,841 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 26 h. de capataz de via
 647 h. de assentador
 405 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 299 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,80 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 9,4241 T de carris Vignole de aço
 52 barretas de cantoneira
 104 parafusos de via com porcas e anilhas
 942 «tirefonds» correntes
 156 «tirefonds» de junta

2 jogos de travessas especiais
 19 travessas rectangulares
 144,372 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 26 h. de capataz de via
 649,5 h. de assentador
 406,8 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 300 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,85 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 9,4742 T de carris Vignole de aço
 52 barretas de cantoneira
 104 parafusos de via com porcas e anilhas
 948 «tirefonds» correntes
 156 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 20 travessas rectangulares
 145,204 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 26,5 h. de capataz de via
 651,5 h. de assentador
 408,5 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 301 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,90 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 9,5245 T de carris Vignole de aço
 52 barretas de cantoneira
 104 parafusos de via com porcas e anilhas
 954 «tirefonds» correntes
 156 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 21 travessas rectangulares
 146,056 m. c. de brita que passe por anel de 0,06 de diâmetro
 26,5 h. de capataz de via
 654 h. de assentador
 410,5 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 302 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,95 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 9,5745 T de carris Vignole de aço
 52 barretas de cantoneira
 104 parafusos de via com porcas e anilhas
 960 «tirefonds» correntes
 156 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 22 travessas rectangulares
 146,867 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 26,5 h. de capataz de via
 656,2 h. de assentador
 412 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 303 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300^m, o raio da concordância, para entrevia de 3^m,00 incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 9,6246 T de carris Vignole de aço
 52 barretas de cantoneira
 104 parafusos de via com porca e anilhas
 966 «tirefonds» correntes
 156 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 23 travessas rectangulares
 147,699 m. c. de brita que passe por anel 0^m,06 de diâmetro
 26,5 h. de capataz de via
 658,5 h. de assentador
 414 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

(Continúa)

COMPREM O «MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL»

à venda em tôdas as livrarias.



Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



— Ela:

.....!!!!

.....?

.....

.....

.....!!

São felizes porque falam e ninguém os ouve.
 Vantagens de quem tem telefone.

— Ele:

.....

.....?

.....

.....!!

.....? ..?

.....!!!



AT
 CB